

MANUEL D'UTILISATION 2008

250 SX-F
250 XC-F, XCF-W
250 EXC-F, EXC-F SIX DAYS

3211228fr



KTM

vous venez de faire l'acquisition d'une KTM; permettez-nous de vous féliciter pour votre choix et de vous remercier pour votre confiance.

Vous voilà en possession d'une machine moderne et sportive qui vous procurera beaucoup de plaisir si vous en faites correctement la maintenance et l'entretien.

Veillez noter ci-dessous les numéros de série de votre motorcycle:

Numéro de cadre

Numéro de moteur

Numéro de la clef

Cachet du concessionnaire

Toutes les indications sont données sans engagement de notre part. KTM-Sportmotorcycle AG se réserve en particulier le droit de modifier les données techniques, les prix, les couleurs, les formes, les matériaux, les services, la conception, les équipements etc. et cela sans préavis et sans avoir à en justifier ; pareillement certains de ces aspects peuvent être abandonnés ou adaptés aux circonstances locales ; de même, enfin, la fabrication d'un modèle particulier peut être stoppée sans avis préalable. KTM décline toute responsabilité en ce qui concerne les possibilités de livraison, les écarts par rapport aux illustrations et aux descriptions ainsi que pour les fautes d'impression et les erreurs. Les modèles reproduits présentent parfois des équipements spéciaux qui ne font pas partie de l'équipement de série.

© 2006, KTM-SPORTMOTORCYCLE AG, Mattighofen AUSTRIA. Tous droits réservés. Reproduction, même partielle, interdite sans autorisation écrite de KTM-SPORTMOTORCYCLE AG, Mattighofen



Dans l'esprit de la norme internationale de qualité ISO 9001 KTM utilise des standards qui permettent une qualité maximum du produit.

DOMAINE D'UTILISATION

Les motos de sport KTM sont conçues et réalisées pour résister aux contraintes ordinaires dans des compétitions normales.

Les machines correspondent aux catégories et aux règlements actuels des fédérations internationales.

Les modèles SX-F et XC-F ne sont pas homologués pour un usage sur la voie publique.

Les modèles EXC-F peuvent être utilisés sur la voie publique uniquement dans les versions homologuées (bridées) et non transformées. **Sans cette restriction de puissance (donc si elles sont débridées), ces machines ne peuvent être utilisées que sur des terrains spéciaux et non plus sur la voie publique.**

Les modèles EXC-F sont conçus pour des épreuves d'enduro et **non pas pour un usage principal en cross.**

MANUEL D'UTILISATION

Il est recommandé de lire ce manuel d'utilisation complètement et attentivement avant de se servir pour la première fois de la moto. Certes cela prend un peu de temps, mais c'est aussi le meilleur moyen de savoir comment adapter au mieux la machine à vos besoins et d'éviter aussi tout risque de blessure. De plus ce manuel contient des indications importantes sur l'entretien.

Porter une attention spéciale aux paragraphes marqués de la manière suivante:

ATTENTION

- Si l'on ne respecte pas ces indications, il peut s'ensuivre un dommage corporel.

ATTENTION

- Le non-respect de ces conseils peut entraîner une détérioration de la machine ou diminuer la sécurité.

Quand il a été mis sous presse, il tenait compte des derniers développements sur ce modèle. Depuis il est possible que de petites améliorations aient encore été apportées. Ce manuel d'utilisation est aussi un élément important de la moto. En cas de revente de celle-ci, il conviendrait de le donner au nouveau propriétaire.

ENTRETIEN

Afin de permettre un fonctionnement sans défaut et pour éviter une usure prématurée il convient de respecter les instructions consignées dans le manuel d'utilisation en ce qui concerne l'entretien, la maintenance et les réglages du moteur et de la partie-cycle. Un mauvais réglage de la partie-cycle peut entraîner des dégâts et des ruptures de certains éléments (voir chapitre Contrôle du réglage de base de la partie-cycle). L'utilisation des motos dans des conditions extrêmes, par exemple des terrains profondément boueux ou détrempés, peut mener à une usure au-delà de la normale d'éléments tels que les freins ou la transmission. Il peut en résulter que la révision ou le remplacement des pièces d'usure doivent être faits avant la limite indiquée dans le plan d'entretien.

Nous attirons particulièrement l'attention sur le fait que les travaux caractérisés par * dans le chapitre „travaux sur la partie-cycle et le moteur“ doivent être réalisés par un atelier KTM. Si ces travaux se révèlent nécessaires au cours d'une compétition, ils doivent être effectués par un mécanicien qualifié. Il est impératif de respecter les prescriptions de rodage ainsi que les intervalles de révision et d'entretien. Cela contribue de manière essentielle à prolonger la durée de vie de votre machine.

GARANTIE

Les travaux d'entretien consignés dans le „tableau de graissage et d'entretien“ doivent impérativement être effectués dans un atelier KTM et être attestés dans le carnet de service après-vente, autrement la garantie ne saurait s'appliquer.

Pour les dommages et les dommages dérivés dus à des modifications et des transformations de la machine, la garantie ne saurait être prise en compte.

LIQUIDES

Il faut employer les carburants et lubrifiants indiqués dans le manuel d'utilisation, ou des produits aux spécifications de même nature, et les utiliser selon le plan d'entretien.

PIÈCES DÉTACHÉES, ACCESSOIRES

Pour votre propre sécurité n'utilisez que des pièces détachées et des accessoires agréés par KTM. KTM ne supporte aucune garantie pour les produits non agréés et ne saurait être rendu responsable des dommages qui pourraient résulter de leur utilisation.

TRANSPORT

Lors du transport de votre KTM, veillez à ce qu'elle soit bien maintenue en position verticale par des sangles ou autres fixations et que le robinet soit sur la position OFF. Si la machine se couche, de l'essence peut s'échapper du carburateur ou du réservoir.

ENVIRONNEMENT

Le tout-terrain est un sport merveilleux, que l'on doit pouvoir goûter pleinement. Toutefois il peut engendrer des problèmes d'environnement et des conflits avec autrui. En utilisant la moto de manière responsable on désamorce ces problèmes avant même qu'ils n'apparaissent. Afin d'assurer la pérennité du sport moto, assurez-vous que vous restez dans la norme légale, montrez du respect pour l'environnement et pour les droits d'autrui.

Nous vous souhaitons un maximum de plaisir!

KTM-SPORTMOTORCYCLE AG
5230 MATTIGHOFEN, AUSTRIA

PJ: Catalogue des pièces détachées - Partie-cycle & moteur

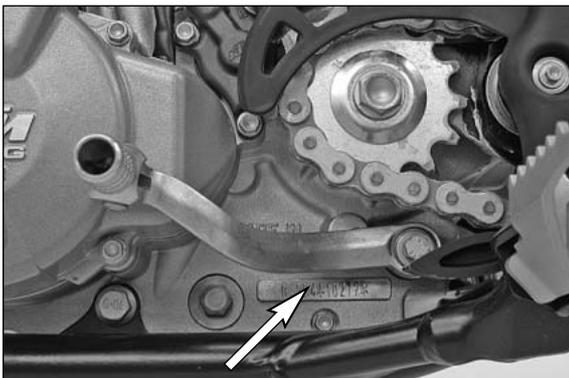
	Page		Page
CHER CLIENT, CHER AMI	1	Vis de purge de la fourche	27
REMARQUES IMPORTANTES	2	Nettoyage des cache-poussière de la fourche	27
EMPLACEMENT DES NUMEROS DE SERIE	5	Vérification et réglage des roulements de direction	27
Numéro de cadre	5	Modification du déport de fourche (de la chasse)	28
Type et numéro de moteur	5	Vérifier la disposition des câbles de gaz	28
ORGANES DE COMMANDE	5	Réglage de la position du guidon	29
Lever d'embrayage	5	Chaîne tension	30
Lever de démarrage à chaud	5	Ajustment de la tension de la chaîne	30
Lever de frein à main	6	Adaptation du guide-chaîne au nombre de dents de la couronne	31
Bouton de masse	6	Entretien de la chaîne	32
Commodo	6	Usure de la chaîne	32
Bouton de phare	6	Remarques de principe concernant les freins à disque KTM	33
Bouton de clignotants	6	Réglage de la course à vide de la poignée de frein	34
Bouton de démarreur	7	Vérification du niveau du liquide de frein avant	34
Bouton d'arrêt d'urgence, Bouton de démarreur (EXC AUS)	7	Complément de liquide de frein à l'avant	34
Témoins	7	Vérification des plaquettes de frein à l'avant	35
Compteur électronique	7	Remplacement des plaquettes à l'avant	35
Activation et désactivation des modes d'affichage	8	Réglage de la position de la pédale de frein	35
Réglage de l'heure	11	Vérification du niveau de liquide de frein à l'arrière	36
Tableau récapitulatif des fonctions du compteur électronique	11	Compléter le niveau de liquide de frein à l'arrière	36
Bouchon de réservoir	12	Vérification des plaquettes de frein à l'arrière	36
Robinet d'essence	12	Remplacement des plaquettes de frein à l'arrière	37
Starter	12	Dépose et pose de la roue avant	37
Sélecteur	13	Dépose et pose de la roue arrière	38
Kick	13	Vérifier la tension des rayons	38
Pédale de frein principal	13	Pneus, pression	39
Béquille latérale	13	Vérification/réglage du capteur	39
Antivol de direction	13	Pile pour le compteur électronique	39
Réglage de la compression de la fourche	14	Batterie	40
Réglage de la détente de la fourche	14	Charge de la batterie	40
Amortissement à la compression de l'amortisseur	15	Fusible	41
Réglage de la détente de l'amortisseur	15	Remplacement d'une ampoule de phare ou de la veilleuse	41
Comportement du moteur	16	Système de refroidissement	42
CONSEILS POUR LA MISE EN SERVICE ET L'UTILISATION DE		Contrôle du niveau de liquide de refroidissement	42
LA MOTO	16	Purge du circuit de refroidissement	42
Remarques concernant la mise en service	16	Remplacement de la fibre de verre du pot terminal	43
Rodage	16	Nettoyage du système „Sparkarrestor“	43
CONSEILS D'UTILISATION	17	Nettoyage du filtre à air	44
Vérifications avant chaque mise en service	17	Réglage du câble de gaz	44
Démarrage moteur froid	18	Réglage de la position de base de la poignée d'embrayage	45
Démarrage à chaud	18	Contrôle du niveau d'huile de l'embrayage hydraulique	45
Remède quand le moteur est noyé	18	Purge de l'embrayage hydraulique	45
Démarrage	18	Carburateur – Réglage du ralenti (Keihin-FCRMX 39)	46
Passage des vitesses, Conduite	18	Usure du carburateur	46
Freinage	19	Contrôle de la hauteur de cuve (position du flotteur)	46
Arrêt et béquillage	19	Vidange de la cuve du carburateur	47
Carburant	19	Contrôle du niveau d'huile	47
PLAN DE GRAISSAGE ET D'ENTRETIEN	20	Huile moteur	47
TRAVAUX D'ENTRETIEN PARTIE-CYCLE ET MOTEUR	24	Vidange	48
Modification de la prétension du ressort du montant		Changement des filtres à huile	49
de suspension	24	RECHERCHE DE PANNES	50
Ancrage de l'amortisseur	24	NETTOYAGE	52
Réglage de base de la partie-cycle en fonction du poids		CONSERVATION POUR L'USURE D'HIVER	52
du pilote	25	STOCKAGE	52
Réglage de l'amortisseur et contrôle du ressort	25	REMISE EN SERVICE APRÈS STOCKAGE	52
Détermination de l'enfoncement en statique de l'amortisseur	25	CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES – MOTEUR	53
Détermination de l'enfoncement de l'amortisseur en charge	25	CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES – PARTIE-CYCLE	55
Vérification du réglage de base de la fourche	26	SCHEMAS DE CABLAGE	57
Modification de la précontrainte de la fourche	26	INDEX ALPHABÉTIQUE	61
Remplacement des ressorts de fourche	26		

EMPLACEMENT DES NUMEROS DE SERIE »



Numéro de cadre

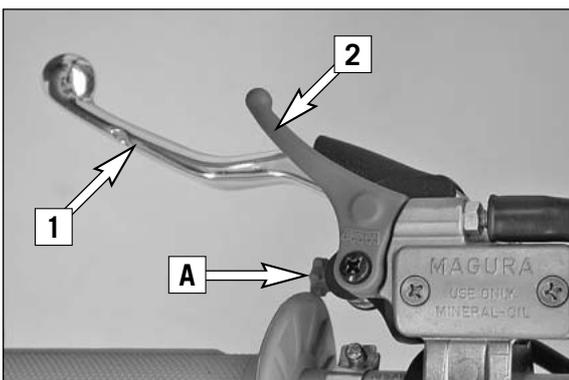
Le numéro de cadre se situe à droite sur la colonne de direction. Notez ce numéro dans l'espace prévu à la première page.



Type et numéro de moteur

Le numéro et le type du moteur sont gravés à gauche sur le carter, sous le pignon de sortie de boîte. Noter ces numéros sur la page 1.

ORGANES DE COMMANDE »

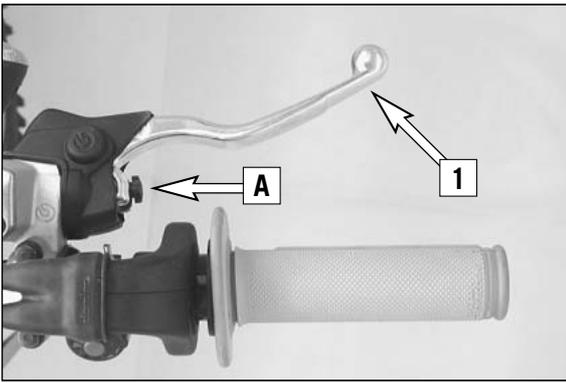


Levier d'embrayage

La poignée d'embrayage [1] est à gauche au guidon. La vis de réglage [A] permet de faire varier la position de base (cf. Travaux d'entretien). L'embrayage est à commande hydraulique et la garde se règle d'elle-même.

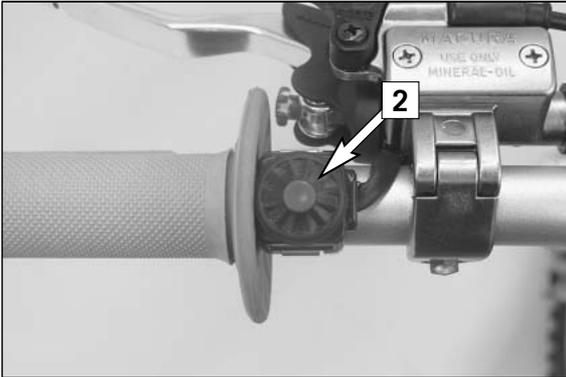
Levier de démarrage à chaud (SX-F)

Quand on tire le levier rouge de démarrage à chaud [2] vers l'arrière quand on lance le moteur, on dégage dans le carburateur un passage qui permet au moteur d'aspirer plus d'air. Cela appauvrit le mélange air/essence, comme il convient pour un démarrage à chaud.



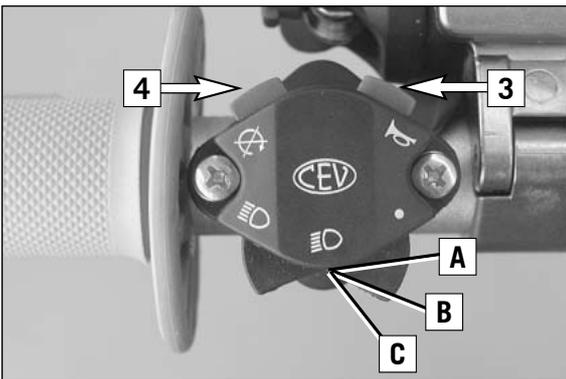
Levier de frein à main

Le levier de frein [1] à main est monté à droite du guidon. La vis de réglage [A] permet de faire varier la position de base de la poignée (cf. Travaux d'entretien).



Bouton de masse

Le bouton de masse [2] permet d'arrêter le moteur. Il met l'allumage en court-circuit.



Commodo

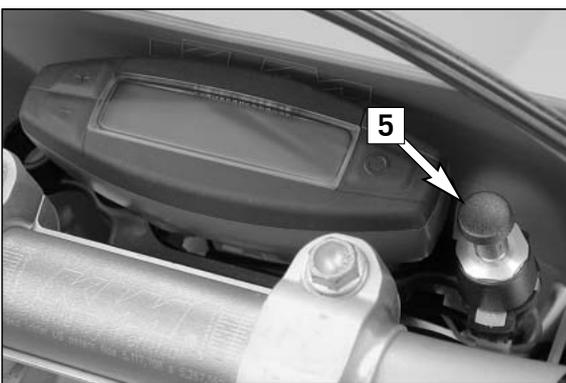
Le bouton d'éclairage a 2 ou 3 positions

[A] = pas d'éclairage (certains modèles ne permettent pas qu'on éteigne le phare).

[B] = feu de croisement (code)

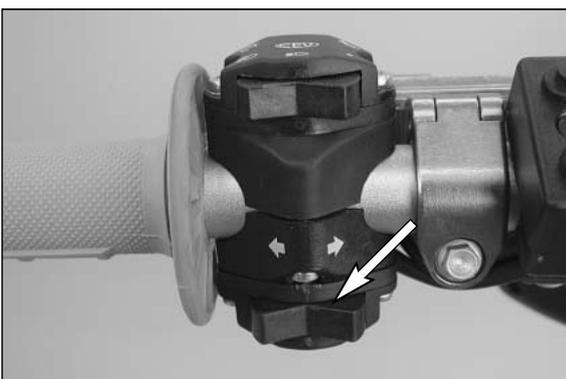
[C] = feu de route (phare)

Le bouton [3] sert à actionner le klaxon. Le bouton de masse rouge [4] sert à arrêter le moteur. Appuyer sur le bouton jusqu'à l'arrêt du moteur.



Bouton de phare (XCF-W)

Sur ce modèle on allume le phare en tirant sur le bouton [5].



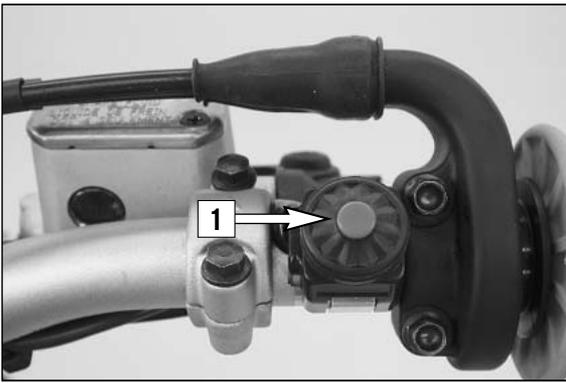
Bouton de clignotants

Le bouton de clignotants n'est pas intégré et se monte à gauche au guidon. Le faisceau est réalisé de telle manière que l'ensemble des clignotants puisse se démonter pour un usage en tout-terrain. Le fonctionnement du reste de l'installation électrique n'en est pas altéré.

↶ = clignotant gauche

↷ = clignotant droit

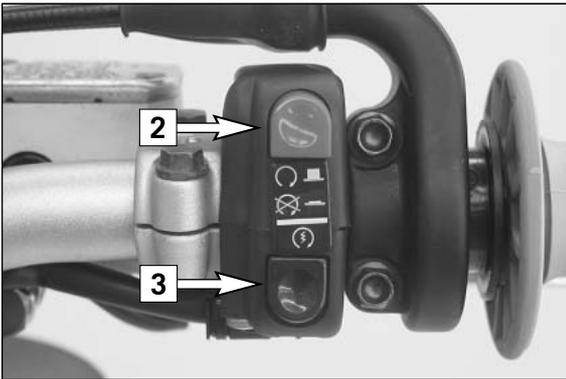
ORGANES DE COMMANDE »



Bouton de démarreur



En appuyant sur le bouton rouge de démarreur [1] on actionne le démarreur.



Bouton d'arrêt d'urgence, Bouton de démarreur (EXC AUS)

Le bouton rouge d'arrêt d'urgence [2] se trouve à côté de la poignée tournante.



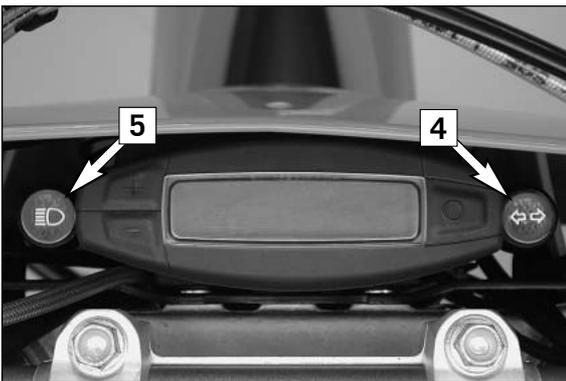
Dans cette position le démarreur électrique fonctionne et le moteur démarre.



Dans cette position le circuit du démarreur et le circuit d'allumage sont ouverts. Le démarreur électrique ne tourne pas et le moteur ne peut pas non plus être démarré au kick.



En appuyant sur le bouton noir de démarreur [3] on actionne le démarreur.



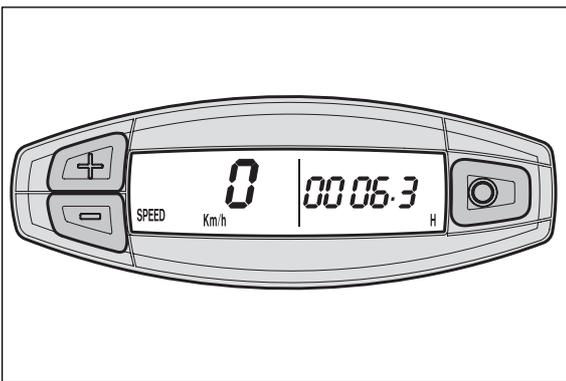
Témoins



Le témoin vert [4] s'allume avec les clignotants et clignote à leur rythme.



Le témoin bleu [5] s'allume lorsque le feu de route est allumé.



Compteur électronique

L'écran du compteur électronique est activé dès qu'on appuie sur une touche ou que le capteur pour la roue envoie un signal. L'écran est activé quand le moteur tourne.

L'indication sur l'écran disparaît quand on n'appuie sur aucune touche dans l'espace d'une minute ou quand le capteur pour la roue ne fournit aucun signal.

La touche  permet de changer de mode d'affichage.

Les touches + et - commandent certaines fonctions.



TEST

En test de fonctionnement de l'écran, tous les segments d'affichage s'allument un court instant.



WS (wheel size)

L'indication change et le développement de la roue avant exprimé en millimètres s'affiche un court instant (2205 mm correspondent à une roue de 21" avec le pneu d'origine).

Puis le compteur repasse au dernier mode d'affichage précédemment programmé.



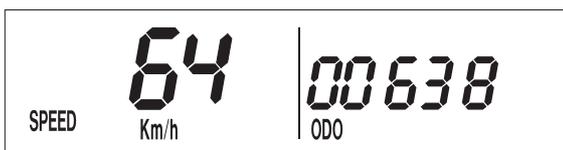
Mode SPEED / H (heures d'utilisation)

A la livraison ne sont activés que les modes d'affichage SPEED / H et SPEED / ODO. Quand l'écran est actif et que la roue avant ne tourne pas, c'est SPEED / H qui s'affiche. Dès que la roue avant se met à tourner, on passe automatiquement au mode SPEED / ODO.

SPEED indique la vitesse.

H indique le nombre d'heures d'utilisation. Le compteur d'heures enregistre dès que le moteur est démarré. La valeur ne peut pas être modifiée.

Sur les modèles tout-terrain les intervalles entre les révisions sont donnés en partie en heures d'utilisation. Le compteur d'heures est alors très utile.



Mode d'affichage SPEED / ODO (Odomètre)

Sur le mode SPEED / ODO sont affichées la vitesse et la distance totale parcourue.

Quand la roue avant arrête de tourner, on passe automatiquement au mode SPEED / H.

Touche +	sans fonction
Touche -	sans fonction
Touche ○ rapidement	passé au mode suivant
Touche ○ 3 secondes	passé au mode suivant

Le compteur électronique a beaucoup de modes d'affichage (fonctions) qu'il est possible d'activer (de faire apparaître). Voir paragraphe: activation et désactivation des modes d'affichage.

Activation et désactivation des modes d'affichage

Quand on est sur le mode SPEED / H, appuyer durant trois secondes sur la touche **○** pour arriver dans le menu SETUP. Les diverses fonctions actives s'affichent. L'indication qui clignote peut être activée avec la touche + et désactivée avec la touche -.

Pour enregistrer la sélection, appuyer trois secondes sur la touche **○**. Quand on n'appuie sur aucune touche durant 20 secondes, la sélection s'enregistre automatiquement et l'on passe au mode SPEED / H.

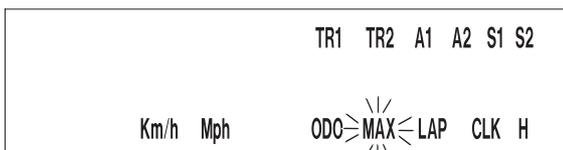
Touche +	active l'indication qui clignote
Touche -	désactive l'indication qui clignote
Touche ○ rapidement	passé à l'indication suivante sans modification
Touche ○ 3 secondes	lance SETUP enregistre la sélection et passe au mode SPEED / H

Les modes suivants peuvent être activés:

TR1	Tripmaster 1
TR2	Tripmaster 2
A1	Vitesse moyenne 1
A2	Vitesse moyenne 2
S1	Chronomètre 1
S2	Chronomètre 2
CLK	Montre
LAP	Temps au tour
KMH/MPH	Affichage en kilomètres ou en miles (voir paragraphe: kilomètres ou miles)

Quand on a activé tous les modes d'affichage, ceux-ci peuvent être appelés dans l'ordre suivant:

SPEED/H, SPEED/CLK, SPEED/LAP, LAP/LAP, SPEED/ODO, SPEED/TR1, SPEED/TR2, SPEED/A1, SPEED/A2, SPEED/S1, SPEED/S2





Mode d'affichage SPEED / CLK (heure)

CLK indique l'heure en heures, minutes et secondes.

- Touche + pas de fonction
- Touche - pas de fonction
- Touche **○** rapidement passe au mode d'affichage suivant
- Touche **○** 3 secondes menu de la montre

Pour le réglage de la montre, voir paragraphe: réglage de la montre



Mode d'affichage SPEED / LAP (temps au tour)

Avec le chronomètre manuel il est possible d'enregistrer jusqu'à 10 temps au tour. On peut les consulter sous le mode LAP / LAP (voir ci-dessous).

LAP indique le temps au tour en heures, minutes et secondes.

- Touche + lance et arrête le chronomètre, le temps n'est pas remis à 0
- Touche - arrête le chronomètre, enregistre le temps au tour et relance le chronomètre. Le temps recommence à 0. De cette manière on peut enregistrer 10 temps au tour. Quand le temps continue à s'égrener après qu'on a appuyé sur la touche -, c'est que les 10 espaces mémoire sont occupés. On peut effacer tous les temps au tour en appuyant sur la touche **○** durant 3 secondes dans le mode SPEED / LAP.
- Touche **○** rapidement passe au mode d'affichage suivant. Quand aucun temps au tour n'est enregistré ou que la moto roule, on saute le mode LAP / LAP
- Touche **○** 3 secondes efface toutes les valeurs LAP



Mode d'affichage LAP / LAP (Affichage des temps au tour)

Fonctionne seulement si des temps au tour ont été enregistrés et si la roue avant ne tourne pas. Indique le numéro du tour et le temps en heures, minutes et secondes. On passe au temps suivant en appuyant sur la touche +. On peut effacer les temps enregistrés en appuyant durant 3 secondes sur la touche **○** dans le mode d'affichage SPEED / LAP.

- Touche + passe au temps suivant
- Touche - sans fonction
- Touche **○** rapidement passe au mode suivant
- Touche **○** 3 secondes passe au mode suivant



Mode d'affichage SPEED / TR1 (Tripmaster 1)

Le tripmaster 1 est toujours en fonctionnement et compte jusqu'à 999,9. Il permet l'indication de la distance d'une étape ou entre deux pleins d'essence. TR1 est couplé à A1 (Vitesse moyenne 1) et S1 (Chronomètre 1). Le calcul de ces valeurs débute avec la première impulsion transmise par le capteur pour la roue avant (quand la roue se met à tourner) et s'arrête 3 secondes après la dernière impulsion (la roue avant ne tourne plus).

Si l'on dépasse 999,9 les valeurs TR1, A1 et S1 s'effacent automatiquement.

- Touche + sans fonction
- Touche - sans fonction
- Touche **○** rapidement passe au mode suivant
- Touche **○** 3 secondes efface les valeurs TR1, S1, A1



Mode d'affichage SPEED / TR2 (Tripmaster 2)

Le tripmaster 2 est toujours en fonctionnement et compte jusqu'à 999,9. A l'inverse du tripmaster 1, la valeur indiquée peut être modifiée avec les touches + et -. C'est une fonction très intéressante quand on roule d'après un road-book.

- | | |
|----------------------------|------------------------|
| Touche + | augmente la valeur TR2 |
| Touche - | réduit la valeur TR2 |
| Touche ○ rapidement | passé au mode suivant |
| Touche ○ 3 secondes | efface la valeur TR2 |



Mode d'affichage SPEED / A1 (Vitesse moyenne 1)

A1 indique la vitesse moyenne en utilisant pour le calcul TR1 (Tripmaster 1) et S1 (Chronomètre 1). Le calcul commence avec la première impulsion donnée par le capteur pour la roue et s'arrête 3 secondes après la dernière impulsion.

- | | |
|----------------------------|--------------------------------|
| Touche + | sans fonction |
| Touche - | sans fonction |
| Touche ○ rapidement | passé au mode suivant |
| Touche ○ 3 secondes | efface les valeurs TR1, S1, A1 |



Mode d'affichage SPEED / A2 (Vitesse moyenne 2)

A2 indique la vitesse moyenne en utilisant pour le calcul TR2 (Tripmaster 2) et S2 (Chronomètre 2).

La valeur indiquée peut être différente de la vitesse moyenne réelle si TR2 a été modifié manuellement ou si S2 n'a pas été stoppé quand on s'est arrêté.

- | | |
|----------------------------|-----------------------|
| Touche + | sans fonction |
| Touche - | sans fonction |
| Touche ○ rapidement | passé au mode suivant |
| Touche ○ 3 secondes | passé au mode suivant |



Mode d'affichage SPEED / S1 (Chronomètre 1)

S1 indique le temps écoulé, sur la base de TR1, et enregistre dès que le capteur pour la roue envoie des impulsions. Le calcul commence avec la première impulsion donnée par le capteur et s'arrête 3 secondes après la dernière impulsion.

- | | |
|----------------------------|--------------------------------|
| Touche + | sans fonction |
| Touche - | sans fonction |
| Touche ○ rapidement | passé au mode suivant |
| Touche ○ 3 secondes | efface les valeurs TR1, S1, A1 |



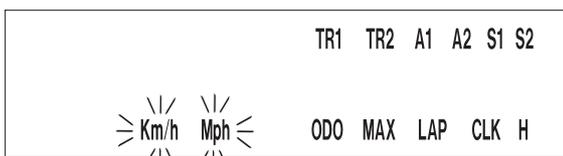
Mode d'affichage SPEED / S2 (Chronomètre 2)

S2 est un chronomètre manuel. On le fait démarrer en appuyant sur la touche +, en appuyant à nouveau on l'arrête. En appuyant à nouveau encore sur la touche +, on le relance.

En appuyant rapidement sur la touche **○** on passe au mode d'affichage suivant. Quand S2 fonctionne à l'arrière-plan et que l'on est dans un autre mode d'affichage, S2 clignote pour indiquer qu'il est en fonctionnement. Pour arrêter S2, il faut passer dans le mode d'affichage SPEED / S2 et appuyer sur la touche +.

- | | |
|----------------------------|--|
| Touche + | fait démarrer et arrête le chronomètre |
| Touche - | sans fonction |
| Touche ○ rapidement | passé au mode suivant |
| Touche ○ 3 secondes | efface la valeur S2 |

ORGANES DE COMMANDE »



Kilomètres ou miles

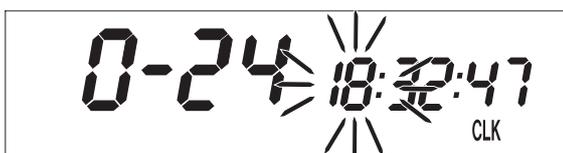
On peut changer d'unité (kilomètre ou mile). La valeur ODO est conservée et recalculée en fonction de l'unité. Les valeurs TR1, A1, S1, TR2 et A2 sont effacées.

Pour changer d'unité, passer dans le mode SPEED / H et appuyer trois secondes sur la touche **○** pour passer dans le menu SETUP. Appuyer autant de fois que nécessaire sur la touche **○** pour que KMH / MPH clignote. Appuyer rapidement sur la touche **+** pour arriver à la sélection. Appuyer sur la touche **+** pour KMH ou sur la touche **-** pour MPH.

Pour enregistrer, appuyer une fois rapidement sur la touche **○** puis pendant 3 secondes de manière à passer au mode SPEED / H.

Si l'on n'appuie sur aucune touche pendant 20 secondes, l'enregistrement se fait automatiquement, de même que le passage au mode SPEED / H.

- Touche **+** entre dans la sélection active la valeur KMH
- Touche **-** active la valeur MPH
- Touche **○** rapidement passe au mode suivant
- Touche **○** 3 secondes passe de la sélection au menu SETUP
- Touche **○** 3 secondes enregistre et ferme le menu SETUP



Réglage de l'heure

Pour régler la montre, arrêter le moteur, passer dans le mode SPEED / CLK et appuyer durant 3 secondes sur touche **○**. La valeur qui clignote peut être modifiée au moyen des touche **+** et **-**. En appuyant sur la touche **○** on passe à la valeur suivante. 0-12 indique les heures sur une échelle de 12, 0-24 sur une échelle de 24.

Pour enregistrer les valeurs, appuyer durant 3 secondes sur la touche **○**.

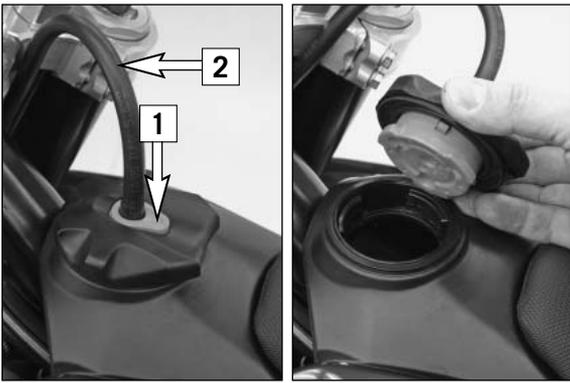
Si l'on n'appuie sur aucune touche durant 20 secondes, les valeurs sont enregistrées automatiquement et l'on passe dans le mode SPEED / CLK.

- Touche **+** temps +
- Touche **-** temps -
- Touche **○** rapidement passe à la valeur suivante
- Touche **○** 3 secondes démarre SETUP
- Touche **○** 3 secondes enregistre l'heure et passe au mode SPEED / CLK

moto à l'arrêt la moto roule		TABLEAU RÉCAPITULATIF DES FONCTIONS DU COMPTEUR ÉLECTRONIQUE				
		Affichage	Touche + rapidement	Touche - rapidement	Touche ○ rapidement	Touche ○ 3 secondes
X		SPEED / H	sans fonction	sans fonction	mode d'affichage suivant	affichage menu Setup
X	X	SPEED / CLK	sans fonction	sans fonction	mode d'affichage suivant	réglage menu heure
X	X	SPEED / LAP	lance - arrête LAP la valeur LAP est conservée	arrête LAP, enregistre la valeur LAP, met LAP à 0	mode d'affichage suivant	efface toutes les valeurs LAP
X		LAP / LAP	valeur suivante	sans fonction	mode d'affichage suivant	mode d'affichage suivant
	X	SPEED / ODO	sans fonction	sans fonction	mode d'affichage suivant	mode d'affichage suivant
X	X	SPEED / TR1	sans fonction	sans fonction	mode d'affichage suivant	efface TR1, S1, A1
X	X	SPEED / TR2	augmente la valeur TR2	réduit la valeur TR2	mode d'affichage suivant	efface TR2
X	X	SPEED / A1	sans fonction	sans fonction	mode d'affichage suivant	efface TR1, S1, A1
X	X	SPEED / A2	sans fonction	sans fonction	mode d'affichage suivant	mode d'affichage suivant
X	X	SPEED / S1	sans fonction	sans fonction	mode d'affichage suivant	efface TR1, S1, A1
X	X	SPEED / S2	lance - arrête S2	sans fonction	mode d'affichage suivant	efface S2

Si tout d'un coup CLK, LAP, TR1, TR2, A1, A2, S1 et S2 sont effacés c'est que la pile du compteur électronique est à plat et doit être remplacée (voir paragraphe: changement de la pile du compteur électronique).

Au titre des accessoires on peut se procurer un bouton de tripmaster qui permet de commander les fonctions du compteur électronique à partir du guidon.

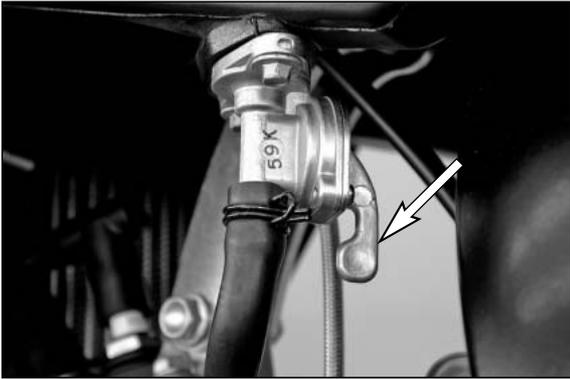


Bouchon de réservoir

Ouvrir: Appuyer sur le bouton de verrouillage [1] et tourner le bouchon dans le sens contraire de celui des aiguilles d'une montre.

Fermer: Mettre le bouchon en place et le tourner dans le sens des aiguilles d'une montre jusqu'à ce que le bouton de verrouillage prenne dans le cran.

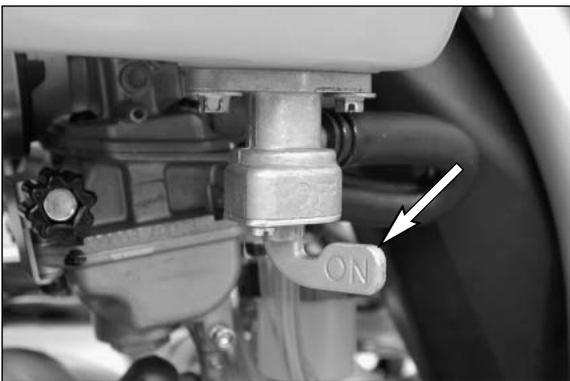
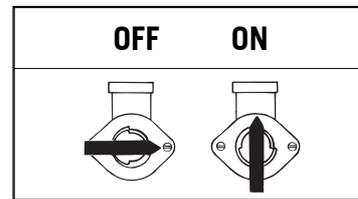
Le tuyau de mise à l'air [2] ne doit pas être pincé.



Robinet d'essence (SX-F)

OFF Dans cette position le robinet est fermé. Le carburant ne parvient pas au carburateur.

ON Lors de l'utilisation mettre le levier sur la position ON. Ainsi l'essence arrive au carburateur.

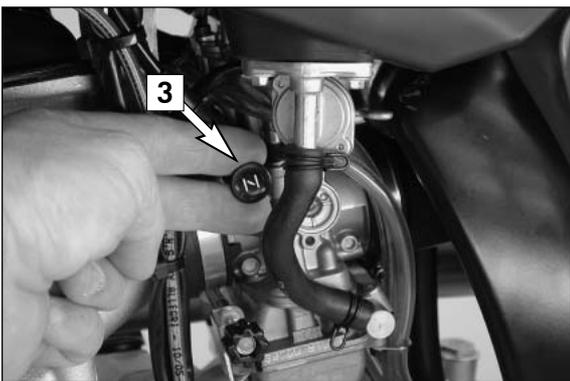
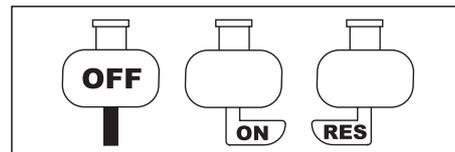


Robinet d'essence (XC-F, XCF-W, EXC-F)

OFF Dans cette position le robinet est fermé. Le carburant ne parvient pas au carburateur.

ON Lors de l'utilisation mettre le levier sur la position ON. Ainsi l'essence arrive au carburateur. Le réservoir se vide alors à l'exception de la réserve.

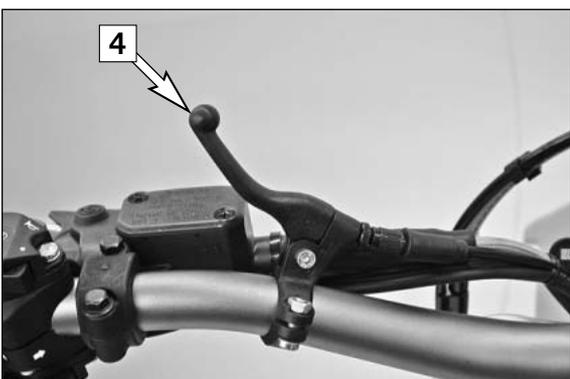
RES Cette réserve n'est utilisée que si l'on passe sur la position RES. Ne pas oublier de revenir en position ON après avoir fait le plein.
Réserve sur le réservoir:app. 2 litre



Starter (SX-F, XC-F, XCF-W)

Quand on tire le bouton de starter [3] jusqu'en butée, on ouvre dans le carburateur un passage par lequel il y a un apport d'essence supplémentaire. Ainsi s'établit un mélange air-carburant plus riche, comme cela est nécessaire pour un démarrage à froid.

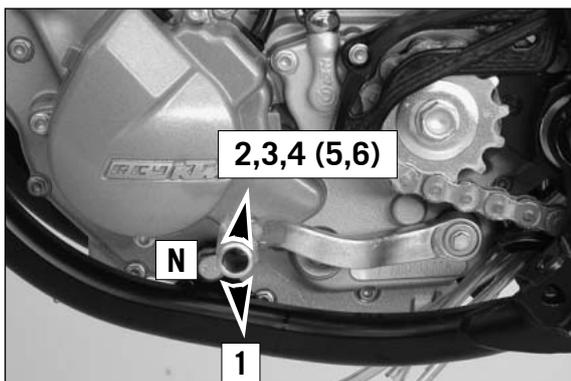
Pour annuler l'action du starter, repousser le bouton vers l'intérieur dans sa position de base.



Starter (EXC-F)

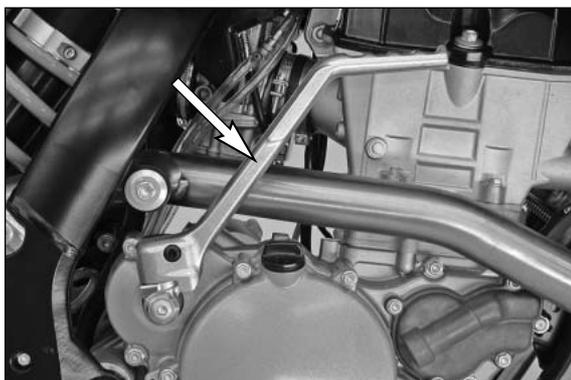
Quand on tire sur le levier de starter au guidon [4], au niveau du carburateur s'ouvre un passage par lequel le moteur peut aspirer une quantité d'essence supplémentaire. Le mélange air-essence est ainsi enrichi, comme il convient pour un démarrage à froid. La quantité d'essence aspirée et le régime du moteur dépendent de la position du levier de starter.

Quand on repousse le levier, on ferme le passage supplémentaire au niveau du carburateur.



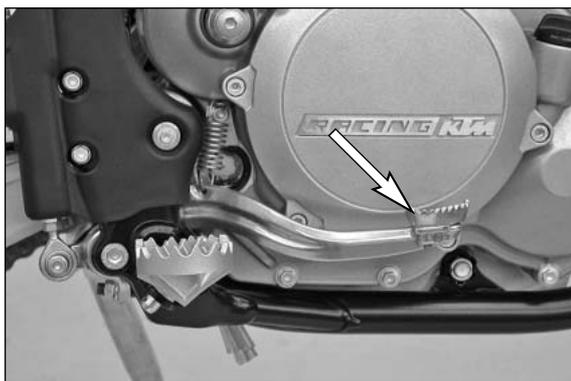
Sélecteur

Le sélecteur se trouve à gauche sur le moteur. L'illustration montre la position des différentes vitesses. La position neutre, c'est-à-dire le point mort, se situe entre la 1^{ère} et la 2^{ème} vitesse.



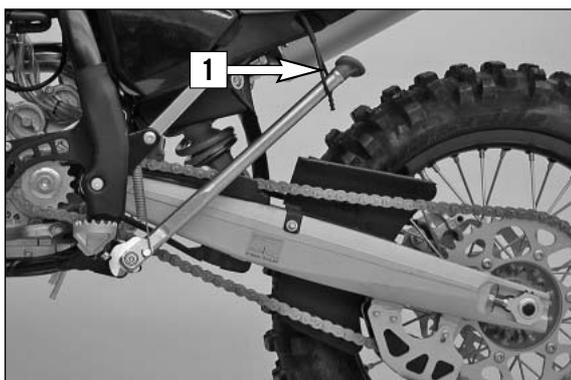
Kick

Le kick se trouve sur la droite du moteur. Il est repliable.



Pédale de frein principal

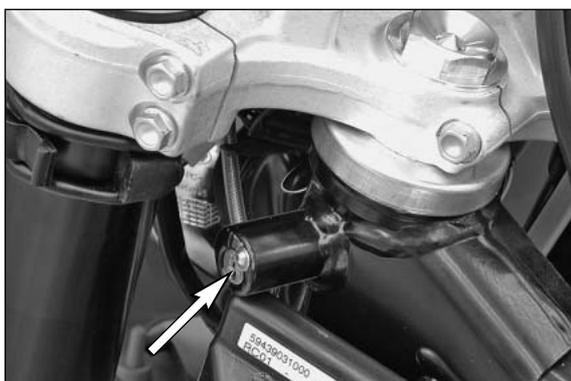
La pédale de frein principal se trouve devant le repose-pied droit. La position de base peut être adaptée à votre position d'assise (Cf. travaux de maintenance).



Béquille latérale

Avec le pied appuyer la béquille sur le sol et faire porter dessus le poids de la moto.

Faire attention à ce que le sol soit dur et que la moto tienne bien. Quand on roule tout-terrain on peut fixer la béquille en plus avec le caoutchouc [1].

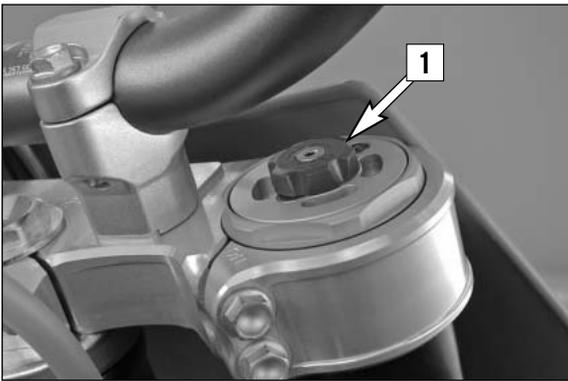


Antivol de direction

L'antivol placé sur la colonne de direction permet de bloquer le véhicule. Pour fermer, tourner le guidon complètement à droite, introduire la clé, la tourner vers la gauche, l'enfoncer, la tourner vers la droite et la retirer.

! ATTENTION

Ne jamais laisser la clef dans la serrure d'antivol. Lorsque l'on amène la fourche en butée à gauche, la clef peut être tordue.



Réglage de la compression de la fourche (SX-F, XC-F)

L'amortissement hydraulique à la compression détermine le comportement de la fourche quand elle s'enfonce.

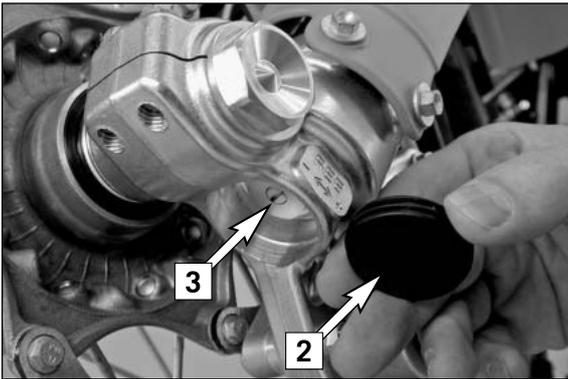
Le degré d'amortissement à la compression se détermine avec les vis de réglage [1] situées à l'extrémité supérieur de fourche.

En tournant dans le sens des aiguilles d'une montre, on augmente l'amortissement; en tournant dans le sens contraire, on le réduit.

REGLAGE DE BASE:

- Tourner le bouton dans le sens des aiguilles d'une montre jusqu'en butée.
- Revenir en arrière d'un nombre de crans correspondant au type de fourche.

WP 14.18.7D.03 14 crans WP 14.18.7D.28 20 crans



Réglage de la détente de la fourche (SX-F, XC-F)

L'amortissement hydraulique à la détente détermine le comportement de la fourche quand elle se détend. Enlever le capuchon [2]

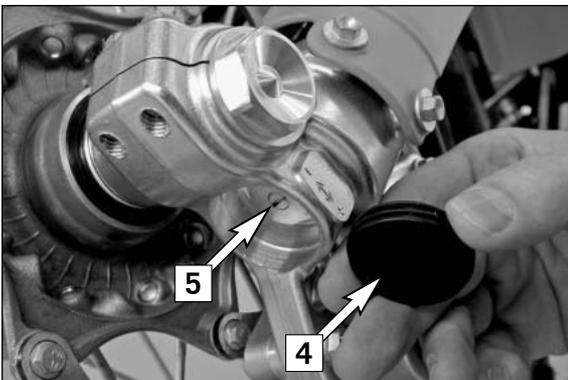
Le système d'amortissement à la détente se peut régler avec la molette [3].

En tournant dans le sens des aiguilles d'une montre, on augmente l'amortissement; en tournant dans le sens contraire, on le réduit.

REGLAGE DE BASE:

- Tourner le bouton dans le sens des aiguilles d'une montre jusqu'en butée.
- Revenir en arrière d'un nombre de crans correspondant au type de fourche.

WP 14.18.7D.03 21 crans WP 14.18.7D.28 21 crans



Réglage de la compression de la fourche (XCF-W, EXC-F, EXC-F Six Days)

L'amortissement hydraulique à la compression détermine le comportement de la fourche quand elle s'enfonce. Enlever le capuchon [4]

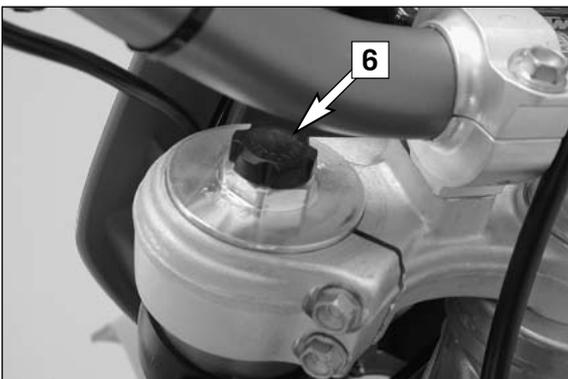
Le degré d'amortissement à la compression se détermine avec les vis de réglage [5] situées à l'extrémité inférieure de chaque bras de fourche.

En tournant dans le sens des aiguilles d'une montre, on augmente l'amortissement; en tournant dans le sens contraire, on le réduit.

REGLAGE DE BASE:

- Tourner le bouton dans le sens des aiguilles d'une montre jusqu'en butée.
- Revenir en arrière d'un nombre de crans correspondant au type de fourche.

WP 14.18.7D.04 22 crans WP 14.18.7D.34 24 crans



Réglage de la détente de la fourche (XCF-W, EXC-F, EXC-F Six Days)

L'amortissement hydraulique à la détente détermine le comportement de la fourche quand elle se détend.

Le système d'amortissement à la détente se peut régler avec la molette [6].

En tournant dans le sens des aiguilles d'une montre, on augmente l'amortissement; en tournant dans le sens contraire, on le réduit.

REGLAGE DE BASE:

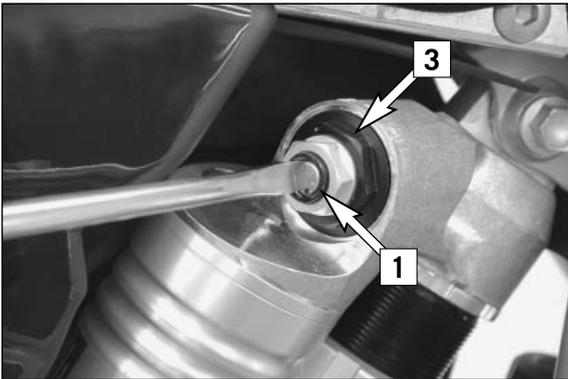
- Tourner le bouton dans le sens des aiguilles d'une montre jusqu'en butée.
- Revenir en arrière d'un nombre de crans correspondant au type de fourche.

WP 14.18.7D.04 20 crans WP 14.18.7D.34 22 crans



Amortissement à la compression de l'amortisseur

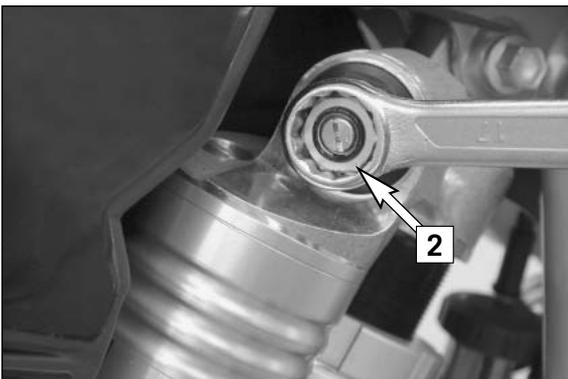
L'amortisseur permet un réglage séparé de l'amortissement à la compression pour petite et grande vitesse (Dual Compression Control). L'appellation petite et grande vitesse concerne la rapidité du mouvement de l'amortisseur quand il s'enfonce et non pas l'allure de la moto. Le système petite et grande vitesse présente des recouvrements: pour un enfoncement de l'amortisseur de vitesse lente jusqu'à normale, c'est principalement la partie „petite vitesse“ du système qui entre en ligne de compte. La partie „grande vitesse“ joue son rôle pour un enfoncement rapide. Quand on tourne dans le sens des aiguilles d'une montre, l'amortissement augmente. Dans le sens contraire, il se réduit.



RÉGLAGE DE BASE „PETITE VITESSE“:

- Visser la vis de réglage [1] avec un tournevis dans le sens des aiguilles d'une montre jusqu'en butée.
- Tourner dans le sens contraire de celui des aiguilles d'une montre du nombre de crans correspondant au type de l'amortisseur.

WP 12.18.7D.03	14 crans	WP 12.18.7D.04	15 crans
WP 12.18.7D.28	15 crans	WP 12.18.7D.34	15 crans



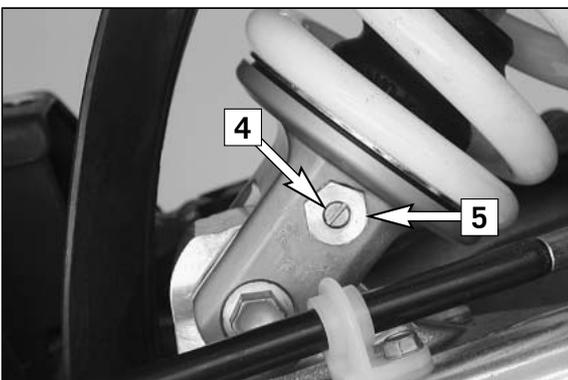
RÉGLAGE DE BASE „GRANDE VITESSE“:

- Tourner la vis de réglage [2] au moyen d'une clef à oeil jusqu'en butée, et cela dans le sens des aiguilles d'une montre.
- Tourner dans le sens contraire de celui des aiguilles d'une montre du nombre de tours correspondant au type de l'amortisseur.

WP 12.18.7D.03	1 crans	WP 12.18.7D.04	1,5 crans
WP 12.18.7D.28	1 crans	WP 12.18.7D.34	1,5 crans

⚠ ATTENTION

L'amortisseur est rempli d'azote sous haute pression. Ne pas essayer de le démonter ou tenter de le réparer soi-même. On pourrait se blesser gravement. Ne jamais toucher à la grosse vis noire [3] (24 mm).



Réglage de la détente de l'amortisseur

L'amortissement à la détente peut se régler au vis de réglage [4] (REB). En tournant sens des aiguilles on augmente l'amortissement; en tournant sens inverse des aiguilles on le réduit.

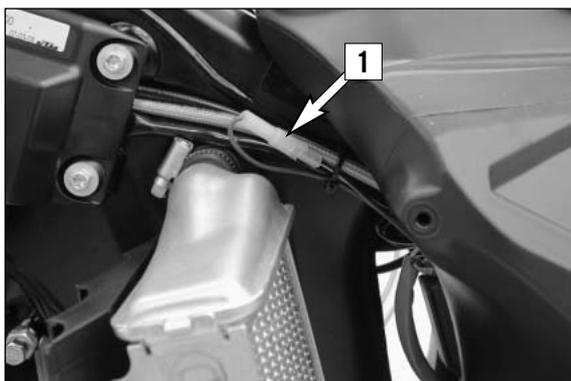
RÉGLAGE DE BASE:

- Tourner la vis de réglage dans le sens des aiguilles d'une montre jusqu'en butée.
- Revenir en arrière d'un nombre de crans correspondant au type de l'amortisseur.

WP 12.18.7D.03	23 crans	WP 12.18.7D.04	24 crans
WP 12.18.7D.28	23 crans	WP 12.18.7D.34	22 crans

⚠ ATTENTION

L'amortisseur est rempli d'azote sous haute pression. Ne pas essayer de le démonter ou tenter de le réparer soi-même. On pourrait se blesser gravement. Ne jamais toucher à la grosse vis noire [5] (15 mm).



Comportement du moteur (EXC-F)

Dans le boîtier électronique sont enregistrées deux courbes d'allumage différentes (Performance et Soft). La courbe Performance (plus de puissance) est activée quand la prise [1] est reliée. C'est la courbe Soft qui est activée (plus de souplesse) quand la prise est débranchée.

! ATTENTION

Les modèles homologués circulant sur la voie publique doivent être utilisés avec la prise débranchée, sinon l'homologation devient caduque.

CONSEILS POUR LA MISE EN SERVICE ET L'UTILISATION DE LA MOTO »

Remarques concernant la mise en service

- S'assurer que les travaux de „Révision lors de la remise du véhicule“ ont bien été effectués par l'agent KTM. Celui-ci, lors de la remise du véhicule, doit remettre également le CERTIFICAT DE REMISE du véhicule et le CARNET D'ENTRETIEN.
- Avant la mise en service il faut lire le manuel d'utilisation avec attention et en entier. De plus sont jointes des notices d'utilisation concernant la fourche et l'amortisseur. Il convient d'en prendre connaissance également.
- Se familiariser avec les commandes.
- Régler la poignée d'embrayage, la poignée de frein et la pédale de frein de manière à ce que leur position convienne bien au pilote.
- Sur un parking vide ou en terrain pas trop difficile, s'habituer aux réactions de la machine avant d'entreprendre un grand trajet. Rouler également très lentement et debout sur les repose-pieds afin de bien sentir la machine.
- Toujours tenir le guidon à deux mains et laisser les pieds sur les repose-pieds.
- Ne pas laisser le pied sur le frein, sinon les plaquettes lèchent constamment le disque et chauffent.
- Ne pas modifier la machine et toujours utiliser des pièces détachées KTM d'origine. Des pièces d'une autre provenance peuvent diminuer la sécurité de la moto.
- La répartition des masses influence beaucoup le comportement d'une moto. Si vous emportez des bagages, fixez-les le plus près possible du centre du véhicule, et répartissez les poids harmonieusement sur la roue avant et la roue arrière. Ne pas dépasser le poids total roulant autorisé ainsi que la répartition avant/arrière. Le poids total roulant comprend:
 - le poids de la moto en ordre de marche avec les pleins
 - le poids des bagages
 - le poids du pilote et du passager avec leur équipement, dont le casque en particulier.
- Respecter les prescriptions de rodage.

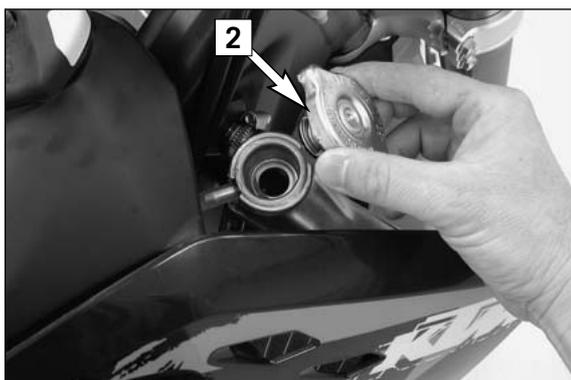
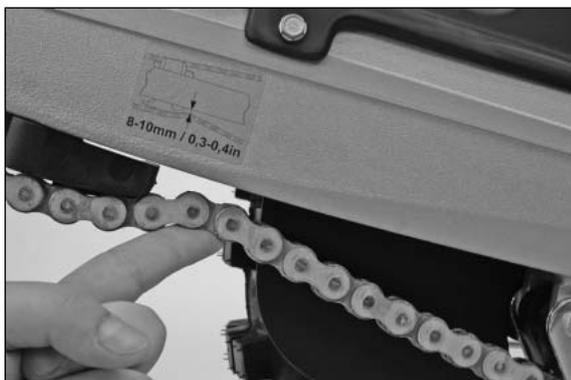
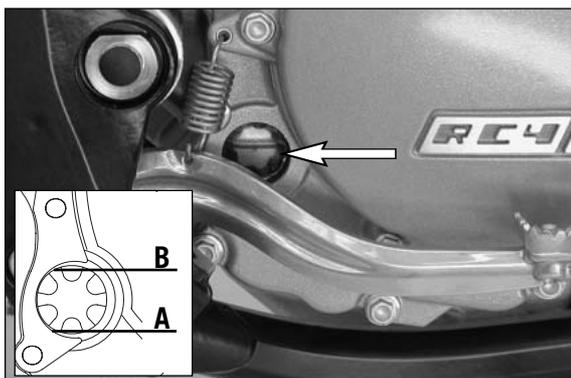
Rodage

Quelle que soit la finesse de l'usinage, les pièces en contact se font les unes aux autres, c'est pourquoi il faut roder un moteur. C'est la raison pour laquelle le moteur, durant les trois premières heures d'utilisation, ne doit être poussé qu'à la moitié de sa puissance maximum. De plus le régime moteur ne doit pas dépasser 7000 t/mn. Eviter de rouler plein gaz.

Dans les douze heures d'utilisation suivantes, il faut utiliser au maximum 75% de la puissance. Mener la machine dans des conditions variées (route, tout-terrain facile).

⚠ ATTENTION

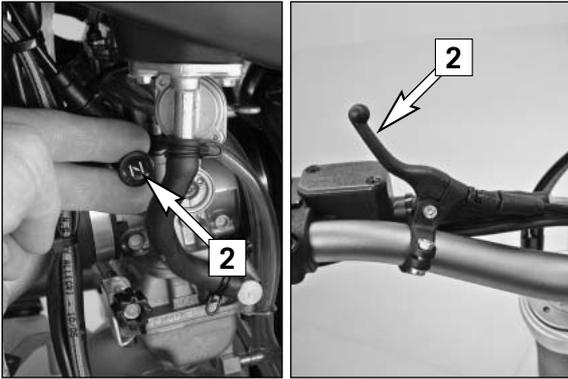
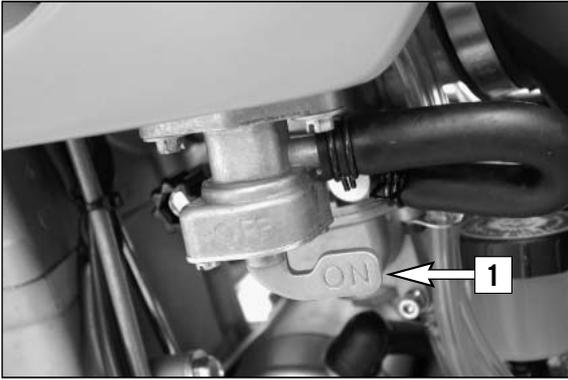
- Il faut toujours revêtir un équipement adéquat. Un pilote sérieux porte toujours un casque, des bottes, des gants et un blouson, que ce soit pour une étape d'une journée ou pour un simple petit tour. Les vêtements doivent être de couleur vive, afin que l'on soit vu suffisamment tôt par les autres usagers de la route.
- Ne pas rouler après avoir consommé de l'alcool.
- N'utiliser que des accessoires homologués par KTM. Ainsi un carénage de tête de fourche mal choisi peut influencer négativement la tenue de route de la machine à haute vitesse. Des sacoches, un réservoir supplémentaire, etc... peuvent également avoir une influence négative en raison du déplacement du centre de gravité.
- Les roues avant et arrière doivent être chaussées de pneus présentant des dessins de même nature. Respecter l'homologation en ce qui concerne les pneus.
- Vérifier impérativement la tension des rayons au bout des 30 premières minutes d'utilisation. Quand les roues sont neuves, la tension des rayons diminue très vite. Si l'on roule avec des rayons détendus, ceux-ci peuvent casser, ce qui peut déstabiliser la moto (voir Vérification de la tension des rayons).
- Les modèles décrits ici ne sont conçus et prévus que pour une seule personne. On ne peut pas emmener de passager.
- Respectez le code de la route, roulez de manière défensive pour prévoir les dangers suffisamment tôt.
- Adaptez votre vitesse aux circonstances et à vos possibilités.
- Roulez prudemment sur les routes ou sur un terrain que vous ne connaissez pas.
- En tout-terrain, il est préférable d'être à deux motos, afin de pouvoir s'entraider en cas de difficultés.
- Remplacer la visière de casque ou les écrans de lunettes dès que le besoin s'en fait sentir. En effet, une visière ou un écran rayé font que l'on est aveuglé par les phares ou le soleil.
- Ne pas abandonner la machine tant que le moteur tourne.
- Seuls les modèles 250 EXC-F est homologués pour un usage sur la voie publique.
- Pensez toujours que les autres personnes peuvent être gênées par un niveau sonore trop important lorsque vous utilisez votre machine.



Vérifications avant chaque mise en service

Utiliser la moto seulement en parfait état mécanique. Dans un souci de sécurité, il faudrait prendre pour habitude d'effectuer les vérifications suivantes avant chaque mise en service.

- 1 **VÉRIFIER LE NIVEAU D'HUILE**
Un niveau trop bas conduit à une usure prématurée et par suite à la casse.
 - 2 **CARBURANT**
Vérifier le niveau dans le réservoir et bien remettre en place le tuyau de mise à l'air du bouchon.
 - 3 **CHAÎNE**
Une chaîne trop lâche peut sauter, une chaîne très usée peut casser et une chaîne non graissée s'use et use anormalement le pignon et la couronne. Si la chaîne est trop tendue, la transmission secondaire en souffre (chaîne, roulements de boîte de vitesses et de la roue arrière). En plus d'une usure prématurée il peut arriver dans des cas extrêmes que la chaîne se casse ou que l'arbre de sortie se brise.
 - 4 **PNEUS**
Vérifier l'état des pneus. S'ils présentent une entaille ou une hernie, les remplacer. La profondeur du dessin doit être conforme aux règlements administratifs. Vérifier la pression. Une usure trop importante ou une pression incorrecte affecte la tenue de route.
 - 5 **FREINS**
Vérifier leur fonctionnement, contrôler le niveau de liquide dans les bocaux. Si le niveau descend au dessous du minimum, c'est qu'il y a une fuite ou qu'il n'y a plus de garniture sur les plaquettes. Faire vérifier alors le système de freinage dans un atelier KTM, car une panne se dessine. Il faut également vérifier l'état des durites et l'épaisseur des plaquettes.
Vérifier la course à vide de la poignée et de la pédale de frein.
- ⚠ ATTENTION**
- Si la résistance à la poignée ou à la pédale de frein devient spongieuse, c'est qu'il y a un défaut dans le système de freinage. Faire vérifier les freins dans un atelier KTM avant d'utiliser à nouveau la moto.**
- 6 **CÂBLES**
Contrôler les réglages et vérifier si tous les câbles coulissent bien.
 - 7 **LIQUIDE DE REFROIDISSEMENT**
Vérifier le niveau lorsque le moteur est froid.
 - 8 **EQUIPEMENT ÉLECTRIQUE**
Quand le moteur tourne, vérifier le fonctionnement du phare, du feu rouge, du stop, des clignotants, des témoins, des bouton d'arrêt d'urgence et du klaxon.
 - 9 **CHARGEMENT**
Si vous avez des bagages, vérifier leur fixation.



Démarrage moteur froid

- 1 Ouvrir le robinet d'essence [1]
- 2 Relever la béquille
- 3 Mettre la boîte de vitesses au point mort
- 4 Mettre le starter [2]
- 5 Ne pas donner de gaz et actionner le kick sur toute sa course avec vigueur, ou actionner le démarreur.

⚠ ATTENTION

- Il faut toujours porter des bottes pour kicker, afin d'éviter toute blessure. En effet le pied peut glisser du kick ou il peut y avoir un retour, qui est parfois violent.
- Ne pas faire démarrer le moteur et ne pas le laisser tourner dans un local clos. En effet, les gaz d'échappement sont nocifs et peuvent amener une perte de connaissance pouvant conduire à la mort. Toujours prévoir une ventilation suffisante.
- Toujours appuyer sur le kick fermement et en utilisant toute la course. Ne pas donner de gaz. En effet, en appuyant mollement et en donnant des gaz on augmente le risque de retour de kick.
- Avant d'appuyer sur le bouton de démarreur, toujours vérifier que la boîte de vitesses est au point mort. Si une vitesse est engagée, la moto fait un bond en avant.

! ATTENTION

- Actionner le démarreur pendant 5 secondes au maximum. Attendre au moins 5 secondes avant de recommencer.
- Ne pas faire prendre de tours au moteur froid. Il peut se produire un serrage, car le piston chauffe plus vite et donc se dilate plus rapidement que le cylindre, qui est refroidi par eau. Toujours laisser chauffer un peu le moteur, ou partir en douceur.

REMARQUE: Quand la moto démarre mal, il se peut que la cause en soi de la vieille essence restée dans la cuve de carburateur. Les composants très inflammables des nouveaux carburants se volatilisent quand la machine n'est pas utilisée. Lorsque la période de non-utilisation est supérieure à une semaine, il faut vider la cuve. Une fois la cuve remplie de bonne essence, le moteur démarre immédiatement.

Démarrage à chaud

- 1 Ouvrir le robinet d'essence [1]
- 2 Relever la béquille
- 3 Mettre la boîte de vitesses au point mort
- 4 Ne pas donner de gaz et actionner le kick sur toute sa course avec vigueur, ou actionner le démarreur.

Remède quand le moteur est noyé

Démonter la bougie et la sécher.

REMARQUE: Le carburateur possède une pompe de reprise. Chaque fois que l'on tourne la poignée, on injecte de l'essence dans la pipe d'admission. Faire attention au démarrage de ne tourner qu'une seule fois la poignée de gaz à fond.

Démarrage

Tirer sur la poignée d'embrayage, passer la 1ère et relâcher lentement l'embrayage, tout en donnant les gaz.

⚠ ATTENTION

Avant de démarrer, vérifier toujours si la béquille latérale sont complètement relevées. Si une béquille traîne sur le sol, on peut perdre le contrôle de la machine.

Passage des vitesses, Conduite

Le premier rapport sert au démarrage ainsi que dans une forte pente. Lorsque les circonstances le permettent (circulation, pente) on passe le rapport supérieur. Pour cela on coupe les gaz. Tout en tirant sur la poignée d'embrayage, on passe la vitesse, on relâche l'embrayage et l'on redonne les gaz. Si le starter est mis, il faut l'enlever dès que le moteur est chaud.

Lorsque l'on a atteint la vitesse maximale en ouvrant les gaz à fond, il faut revenir à une ouverture de 3/4 de la course de la poignée de gaz; en effet, la vitesse diminue alors très peu, mais la consommation se trouve réduite de manière importante.

Ne pas donner plus de gaz que le moteur ne peut en avaler dans l'instant; ouvrir brutalement fait augmenter la consommation.

Pour descendre un rapport, freiner éventuellement tout en coupant les gaz Tirer sur la poignée d'embrayage et engager le rapport inférieur. Relâcher doucement l'embrayage et redonner les gaz, ou descendre un nouveau rapport.

REMARQUE:

Les modèles décrits ici ont été conçus sans compromis pour la compétition en tout-terrain. C'est pourquoi ils n'ont pas de ventilateur sur le radiateur. De même la taille de ces derniers répond à un souci d'ergonomie maximale. En compétition normale, le système de refroidissement est suffisant.

Si l'on utilise la machine dans des conditions différentes, il faut faire attention aux points suivants:

A l'exception de la SX-F, tous les modèles démarrent sans problème grâce au démarreur électrique. C'est pourquoi on peut couper le moteur chaque fois que l'on sait qu'il va tourner un temps assez long (plus de 2 minutes) au ralenti ou sans que l'on avance.

Il faut éviter de faire cirer l'embrayage. En effet, cela fait chauffer l'huile moteur et donc le moteur et aussi le liquide de refroidissement. Il vaut mieux démarrer sur le couple à bas régime (style 4-temps) qu'à haut régime en faisant cirer (style 2-temps).

⚠ ATTENTION

- Après une chute, il faut inspecter la machine comme avant toute utilisation.
- Il faut toujours remplacer un guidon tordu. Ne jamais redresser un guidon, car le métal perd alors de ses qualités.

! ATTENTION

- Un régime élevé quand le moteur est froid nuit à la longévité de ce dernier. Il est préférable d'effectuer quelques kilomètres à régime moyen avant d'ouvrir en grand. Le moteur a atteint sa température de fonctionnement dès que les radiateurs sont chauds.
- Ne jamais descendre une vitesse à plein régime. Il se produirait un sursrégime qui pourrait endommager le moteur. D'autre part, le blocage de la roue arrière pourrait facilement faire perdre le contrôle de la machine.
- Si des vibrations anormales apparaissent, il faut vérifier les fixations moteur.
- Si des bruits non fonctionnels apparaissent quand on roule, il faut s'arrêter tout de suite, couper le moteur et prendre contact avec un atelier KTM.

Freinage

Couper les gaz et freiner en même temps de l'avant et de l'arrière. Sur le sable, le mouillé ou un sol glissant, on freinera principalement de l'arrière. Toujours bien doser, car des roues qui bloquent déstabilisent la moto et conduisent à la chute. S'il faut freiner, c'est avant le virage et pas dans le virage. Descendre les vitesses en fonction du ralentissement.

Dans les grandes descentes, utiliser le frein moteur. Descendre une à deux vitesses en prenant garde toutefois de ne pas effectuer de sursrégime. Ainsi on aura moins à freiner et les freins ne chaufferont pas.

⚠ ATTENTION

- Quand il pleut, quand on a lavé la machine, après un passage dans l'eau ou simplement quand le terrain est mouillé l'efficacité du freinage peut se produire après un temps de réaction. En effet, il faut d'abord que les freins sèchent ou se nettoient.
- Pareillement l'efficacité du freinage peut se faire avec un temps de retard quand on roule sur une route qui a été salée ou qui est sale. Les freins doivent d'abord se nettoyer.
- Quand les disques sont sales il se produit une plus grande usure des disques et des plaquettes.
- Lors du freinage, le disque, les plaquettes, la pince et le liquide s'échauffent. Plus ils chauffent, moins le freinage est bon. Dans les cas extrêmes, le freinage devient nul.
- Si la résistance au levier de frein à main ou à la pédale de frein est «spongieuse», ceci signifie que le système de freinage n'est pas en ordre. Faites-le vérifier dans un garage KTM avant de rouler avec votre moto.

Arrêt et béquillage

Freiner la machine et passer au point mort. Pour couper le moteur quand il tourne au ralenti, appuyer sur le bouton de masse ou le bouton d'arrêt d'urgence jusqu'à l'arrêt complet. Fermer le robinet d'essence, mettre la moto en stationnement sur un sol dur et la fermer à clé.

⚠ ATTENTION

Les dégagements de chaleur peuvent être intenses tant au niveau du moteur, que de l'échappement, que du radiateur, que des disques de frein, que des amortisseurs. On fera donc attention avant d'y toucher et on garera la machine de manière à éviter tout contact fortuit.

! ATTENTION

- Ne pas arrêter le moteur en utilisant le décompresseur. Utiliser le bouton de masse ou le bouton d'arrêt d'urgence.
- Quand on range la machine, il faut fermer le robinet d'essence, car dans le cas contraire le carburateur peut déborder et du carburant peut pénétrer dans le moteur.
- Ne jamais garer la moto là où se trouveraient des herbes sèches ou des matériaux facilement inflammables.



REMARQUE CONCERNANT LA BÉQUILLE LATÉRALE:

Avec le pied pousser la béquille vers l'avant jusqu'à butée et incliner la moto. Faire attention à ce que le sol soit dur et à ce que la machine tienne bien en place. Par sécurité on peut enclencher une vitesse.

! ATTENTION

La béquille latérale n'est prévue que pour le poids de la machine. Si l'on s'assied sur la moto, on force sur la béquille, qui peut alors être endommagée, de même que le cadre. De plus la moto peut alors tomber.

Carburant

Le moteur requiert du supercarburant d'un indice d'octane d'au moins 95.

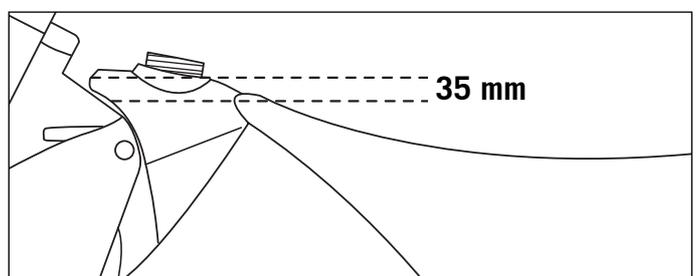
! ATTENTION

Employer seulement du super sans plomb d'un indice d'octane de 95. N'utiliser en aucun cas un carburant d'un indice d'octane inférieur à 95, car le moteur pourrait s'en trouver endommagé.

⚠ ATTENTION

L'essence s'enflamme facilement et elle est nocive. La plus grande prudence est recommandée. Ne pas faire le plein à proximité d'une flamme ou d'une cigarette. Toujours arrêter le moteur. Faire attention à ne pas renverser d'essence sur l'échappement ou le moteur tant que la machine est chaude. Essuyer aussitôt les éclaboussures. En cas d'ingestion ou d'éclaboussure dans les yeux, il faut consulter aussitôt un médecin.

Le carburant augmente de volume avec la température. Ne pas remplir le réservoir à ras bord (Cf. Figure).



PLAN DE GRAISSAGE ET D'ENTRETIEN »

250 SX-F/XC-F 2008 UNE MOTO PROPRE FAIT ÉCONOMISER TEMPS ET ARGENT!		1ère révision après 3 heures ou 20 l de carburant	tous les 10 heures ou 70 l de carburant
MOTEUR	Vidanger moteur, changer filtre	●	●
	Nettoyer crépines et aimant du bouchon	●	●
	Remplacer bougie (après 30 heures)		
	Vérifier jeu aux soupapes, régler	●	●
	Vérifier serrage vis fixation moteur	●	●
	Nettoyer le capuchon de bougie et vérifier qu'il tient bien en place	●	●
	Vérifier le serrage des vis de kick et de sélecteur	●	●
CARBURATEUR	Vérifier état et étanchéité pipe et manchon de carbu		●
	Vérifier ralenti	●	●
	Vérifier état et position durites mise à l'air	●	●
ACCESSOIRES	Vérifier étanchéité circuit de refroidissement, antigel	●	●
	Vérifier étanchéité et fixation échappement		●
	Vérifier état, souplesse et position des câbles, régler, graisser	●	●
	Vérifier le niveau de liquide dans le maître-cylindre de l'embrayage hydraulique	●	●
	Nettoyer filtre à air et boîtier		●
	Vérifier état et position des fils électriques		●
FREINS	Vérifier niveau liquide de frein, épaisseur des plaquettes, disques	●	●
	Vérifier état et étanchéité durites de frein	●	●
	Vérifier/fonction état, course à vide pédale et poignée de frein, régler	●	●
	Vérifier que les vis et les tétons de guidage au niveau des freins tiennent bien en place	●	●
PARTIE-CYCLE	Vérifier fonctionnement et étanchéité fourche et amortisseur	●	●
	Nettoyer les cache-poussière		●
	Purger les bras de fourche		●
	Vérifier l'ancrage du bras oscillant		●
	Vérifier/régler les roulements de direction	●	●
ROUES	Vérifier serrage de toutes les vis partie-cycle (tés, écrous et vis des broches, ancrage bras, amortisseur)	●	●
	Vérifier tension des rayons et voile des jantes	●	●
	Vérifier état et pression des pneus	●	●
	Vérifier état chaîne, joint de chaîne, pignon, couronne, guides; tension chaîne	●	●
	Graisser la chaîne, nettoyer et graisser les vis de réglage des tendeurs de chaîne	●	●
	Vérifier le jeu des roulements de roue	●	●

250 SX-F/XC-F 2008 TRAVAUX D'ENTRETIEN IMPORTANTS RECOMMANDÉS POUVANT ÊTRE DEMANDÉS EN SUPPLÉMENT!		
	au moins 1x par an	tous les 2 ans
Entretien complet de la fourche	●	
Entretien complet de l'amortisseur		●
Nettoyer et graisser roulements de direction et cachesn	●	
Nettoyer et régler le carburateur	●	
Traiter les raccords et contacteurs électriques avec un aérosol	●	
Remplacer le liquide de l'embrayage hydraulique	●	
Mettre graisse spéciale sur bornes de batterie	●	
Remplacer le liquide de frein	●	
Nettoyage du système „Sparkarrestor“ (XC-F USA)	●	

EN USAGE COMPÉTITION IL FAUT FAIRE LA RÉVISION DES 10 HEURES APRÈS CHAQUE COURSE!

Il ne faut pas dépasser la révision de plus de 2 heures ou de 15 litres de carburant.

Les r'évisions dans les ateliers KTM ne remplacent pas les contrôles et l'entretien par le pilote!

PLAN DE GRAISSAGE ET D'ENTRETIEN »

250 SX-F/XC-F 2008 VÉRIFICATIONS ET TRAVAUX D'ENTRETIEN IMPORTANTS À EFFECTUER PAR LE PILOTE				
	Avant chaque utilisation	Après chaque lavage	En utilisation tout-terrain	au moins 1x par an
Vérifier niveau d'huile	●			
Vérifier niveau liquide de frein	●			
Vérifier état des garnitures de frein	●			
Graisser câbles et embouts, régler		●		
Purger régulièrement les bras de fourche			●	
Sortir régulièrement les cache-poussière, nettoyer			●	
Nettoyer la chaîne, graisser, vérifier tension, régler si nécessaire		●	●	
Nettoyer filtre à air et boîtier			●	
Vérifier état des pneus et pression	●			
Vérifier niveau liquide de refroidissement	●			
Vérifier étanchéité durites d'essence	●			
Vider cuve de carbu		●		●
Vérifier état de toutes les commandes	●			
Vérifier freinage	●	●		
Passer anticorrosion à la cire sur pièces nues (excepté freins et échappement)		●		
Vérifier régulièrement serrage tous écrous, vis, colliers				●

250 SX-F/XC-F 2008 VÉRIFICATIONS ET TRAVAUX D'ENTRETIEN CONSEILLÉS, À FAIRE EFFECTUER PAR UN ATELIER KTM, POUR UNE UTILISATION EN COMPÉTITION (A DEMANDER EN PLUS À L'AGENT KTM)					
	toutes les 10 heures / 70 l	toutes les 20 heures / 140 l	toutes les 40 heures / 270 l	toutes les 60 heures / 400 l	toutes les 80 heures / 540 l
100 l de carburant représentent environ 15 heures d'utilisation					
Contrôle de l'usure des disques d'embrayage		●	●	●	●
Contrôle de la longueur des ressorts d'embrayage		●	●	●	●
Vérifier que la noix d'embrayage ne soit pas marquée		●	●	●	●
Vérifier que la cloche d'embrayage ne soit pas marquée		●	●	●	●
Contrôle de l'usure du cylindre et du piston			●		●
Usure de la gorge pour le clip d'axe de piston (à l'oeil)			●		●
Usure de l'arbre à cames (à l'oeil)			●		●
Contrôle de l'usure des coupelles			●		●
Contrôle du faux-rond de la tulipe			●		●
Contrôle de l'usure des guides de soupape			●		●
Remplacer les soupapes					●
Remplacer les ressorts de soupape			●		●
Vérifier le fonctionnement du tendeur de chaîne			●		●
Contrôle du faux-rond en bout d'embellage			●		●
Remplacement du roulement de tête de bielle			●		●
Contrôle du roulement de pied de bielle			●		●
Remplacement des roulements d'embellage					●
Contrôle de l'usure de toute la boîte y compris les roulements et le guidfourchettes			●		●
Contrôle de la longueur du ressort du by-pass			●		●
Remplacer le bourrage du pot d'échappement	●	●	●	●	●
Remplacer la coupelle du maître-cylindre du frein arrière		●	●	●	●
Contrôle le boisseau, l'aiguille et le puits d'aiguille (toutes les 50 heures)					●

REMARQUE: S'il s'avère lors du contrôle que les tolérances sont dépassées, il faut remplacer les éléments concernés.

PLAN DE GRAISSAGE ET D'ENTRETIEN »

250 XCF-W/EXC-F 2008 UNE MOTO PROPRE FAIT ÉCONOMISER TEMPS ET ARGENT!		1ère révision après 3 heures ou 20 l de carburant	Toutes les 15 h ou 100 l d'es- sence ou après chaque course
MOTEUR	Vidanger moteur, changer filtres long et court	●	●
	Nettoyer crépines et aimant du bouchon	●	●
	Vérifier état et position durites d'huile	●	●
	Remplacer bougie (après 30 heures)		
	Vérifier jeu aux soupapes, régler	●	●
	Vérifier serrage vis fixation moteur	●	●
	Nettoyer le capuchon de bougie et vérifier qu'il tient bien en place	●	●
	Vérifier le serrage des vis de kick et de sélecteur	●	●
CARBURATEUR	Vérifier état et étanchéité pipe et manchon de carbu		●
	Vérifier ralenti	●	●
	Vérifier état et position durites mise à l'air	●	●
ACCESSOIRES	Vérifier étanchéité circuit de refroidissement, antigel	●	●
	Vérifier étanchéité et fixation échappement		●
	Vérifier état, souplesse et position des câbles, régler, graisser	●	●
	Vérifier le niveau de liquide dans le maître-cylindre de l'embrayage hydraulique	●	●
	Nettoyer filtre à air et boîtier		●
	Vérifier état et position des fils électriques		●
	Vérifier réglage du phare		●
FREINS	Vérifier fonctionnement circuit électrique (code/phare, stop, clignotants, témoins, éclairage compteur, klaxon, coupe-circuit, commodos)	●	●
	Vérifier niveau liquide de frein, épaisseur des plaquettes, disques	●	●
	Vérifier état et étanchéité durites de frein	●	●
	Vérifier/fonction état, course à vide pédale et poignée de frein, régler	●	●
	Vérifier que les vis et les tétons de guidage au niveau des freins tiennent bien en place	●	●
PARTIE-CYCLE	Vérifier fonctionnement et étanchéité fourche et amortisseur	●	●
	Nettoyer les cache-poussière		●
	Purger les bras de fourche		●
	Vérifier l'ancrage du bras oscillant		●
	Vérifier/régler les roulements de direction	●	●
	Vérifier serrage de toutes les vis partie-cycle (tés, écrous et vis des broches, ancrage bras, amortisseur)	●	●
ROUES	Vérifier tension des rayons et voile des jantes	●	●
	Reifenzustand und Luftdruck kontrollieren	●	●
	Vérifier état chaîne, joint de chaîne, pignon, couronne, guides; tension chaîne	●	●
	Graisser la chaîne, nettoyer et graisser les vis de réglage des tendeurs de chaîne	●	●
	Vérifier le jeu des roulements de roue	●	●

250 XCF-W/EXC-F 2008 TRAVAUX D'ENTRETIEN IMPORTANTS À DEMANDER EN PLUS À L'ATELIER KTM		
	au moins 1x par an	tous les 2 ans
Entretien complet de la fourche	●	
Entretien complet de l'amortisseur		●
Nettoyer et graisser roulements de direction et cachesn	●	
Nettoyer et régler le carburateur	●	
Traiter les raccords et contacteurs électriques avec un aérosol	●	
Mettre graisse spéciale sur bornes de batterie	●	
Remplacer le liquide de l'embrayage hydraulique	●	
Remplacer le liquide de frein	●	
Nettoyage du système „Sparkarrestor“ (XCF-W USA)	●	

Il ne faut pas dépasser la révision de plus de 2 heures ou de 15 litres de carburant.
Les révisions dans les ateliers KTM ne remplacent pas les contrôles et l'entretien par le pilote!

PLAN DE GRAISSAGE ET D'ENTRETIEN »

250 XCF-W/EXC-F 2008 VÉRIFICATIONS ET TRAVAUX D'ENTRETIEN IMPORTANTS À EFFECTUER PAR LE PILOTE				
	Avant chaque utilisation	Après chaque lavage	En utilisation tout-terrain	au moins 1x par an
Vérifier niveau d'huile	●			
Vérifier niveau liquide de frein	●			
Vérifier état des garnitures de frein	●			
Vérifier fonctionnement de l'éclairage	●			
Vérifier fonctionnement du klaxon	●			
Graisser câbles et embouts, régler		●		
Purger régulièrement les bras de fourche			●	
Sortir régulièrement les cache-poussière, nettoyer			●	
Nettoyer la chaîne, graisser, vérifier tension, régler si nécessaire		●	●	
Nettoyer filtre à air et boîtier			●	
Vérifier état des pneus et pression	●			
Vérifier niveau liquide de refroidissement	●			
Vérifier étanchéité durites d'essence	●			
Vider cuve de carbu		●		●
Vérifier état de toutes les commandes	●			
Vérifier freinage	●	●		
Passer anticorrosion à la cire sur pièces nues (excepté freins et échappement)		●		
Mettre aérosol sur contacteur/antivol de direction et bouton éclairage		●		
Vérifier régulièrement serrage tous écrous, vis, colliers				●

250 XCF-W/EXC-F 2008 VÉRIFICATIONS ET TRAVAUX D'ENTRETIEN IMPORTANTS DEVANT ÊTRE EFFECTUÉS PAR UN ATELIER KTM EN CAS D'USAGE EN COMPÉTITION / D'USAGE DE LOISIR (À DEMANDER EN PLUS À L'ATELIER KTM)					
100 l de carburant représentent environ 15 heures d'utilisation	USAGE EN COMPÉTITION	toutes les 10 h / 70 l	toutes les 20 h / 400 l	toutes les 40 h / 270 l	toutes les 80 h / 540 l
	USAGE DE LOISIR	toutes les 20 h / 140 l	toutes les 40 h / 270 l	—	toutes les 80 h / 540 l
Contrôle de l'usure des disques d'embrayage			●	●	●
Contrôle de la longueur des ressorts d'embrayage			●	●	●
Vérifier que la noix d'embrayage ne soit pas marquée				●	●
Vérifier que la cloche d'embrayage ne soit pas marquée				●	●
Contrôle de l'usure du cylindre et du piston				●	●
Usure de la gorge pour le clip d'axe de piston (à l'oeil)				●	●
Usure de l'arbre à cames (à l'oeil)				●	●
Contrôle de l'usure des coupelles				●	●
Contrôle du faux-rond de la tulipe				●	●
Contrôle de l'usure des guides de soupape				●	●
Remplacer les soupapes					●
Remplacer les ressorts de soupape				●	●
Vérifier le fonctionnement du tendeur de chaîne de distribution				●	●
Contrôle du faux-rond en bout d'embellage				●	●
Remplacement du roulement de tête de bielle				●	●
Contrôle du roulement de pied de bielle				●	●
Remplacement des roulements d'embellage					●
Contrôle de l'usure de toute la boîte y compris les roulements et le guidefourchettes				●	●
Contrôle de la longueur du ressort du by-pass				●	●
Remplacer le bourrage du pot d'échappement	●		●	●	●
Remplacer la coupelle du maître-cylindre du frein arrière			●	●	●
Contrôle le boisseau, l'aiguille et le puits d'aiguille (toutes les 50 heures)					

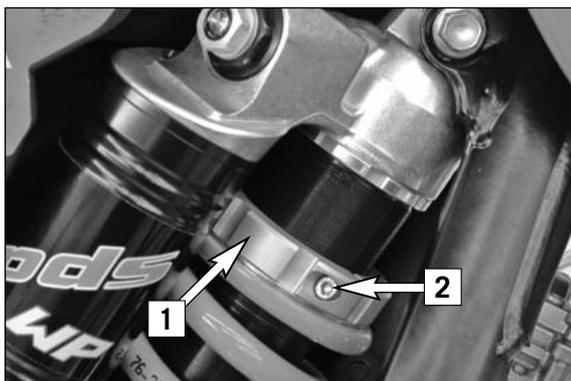
REMARQUE: S'il s'avère lors du contrôle que les tolérances sont dépassées, il faut remplacer les éléments concernés.

⚠ ATTENTION

Tous les réglages et travaux d'entretien marqués d'un astérisque * nécessitent des connaissances spéciales. Pour votre sécurité, il est préférable de les faire effectuer par un atelier KTM. Votre machine y sera entretenue de manière optimale par des personnels qualifiés.

! ATTENTION

- Quand on utilise un nettoyeur haute pression, faire attention à ne pas diriger le jet sur les composants électriques, les prises de raccordement, les câbles, les roulements, le carburateur etc. En effet, en raison de la pression l'eau rentre alors dans ces éléments, les empêche de bien fonctionner et peut même provoquer leur destruction.
- Lors du transport de votre KTM, veillez à ce qu'elle soit bien maintenue en position verticale par des sangles ou autres fixations et que le robinet soit sur la position OFF. Si la machine se couche, de l'essence peut s'échapper du carburateur ou du réservoir.
- Utiliser uniquement les vis spéciales livrées par KTM et qui possèdent la bonne longueur de filetage pour fixer les déflecteurs sur le réservoir. Si l'on utilise d'autres vis ou des vis plus longues, le réservoir peut se mettre à fuir.
- Quand on enlève un écrou autobloquant, il faut le remplacer par un écrou neuf au remontage. Si l'on n'en dispose pas, il faut freiner l'écrou à la loctite 243. Si les filetages sont abîmés, il faut remplacer la vis et l'écrou.
- Ne pas employer de rondelles grower ou éventail sous les écrous de fixation moteur. Ces rondelles s'incrustent dans le cadre et l'écrou se desserre. Il faut employer des écrous auto-bloquants.
- Avant d'effectuer tout travail d'entretien, il faut laisser refroidir la machine, afin d'éviter de se brûler.
- L'huile, la graisse, les filtres, l'essence, les détergents etc. doivent être éliminés correctement. Respecter la réglementation locale.
- Ne déversez jamais l'huile usagée dans des canalisations ou dans la nature. Un litre d'huile peut polluer 1 million de litres d'eau.



Modification de la prétension du ressort du montant de suspension

La précontrainte du ressort se règle en tournant la bague [1]. Pour ce faire il est préférable de déposer l'amortisseur et de le nettoyer à fond.

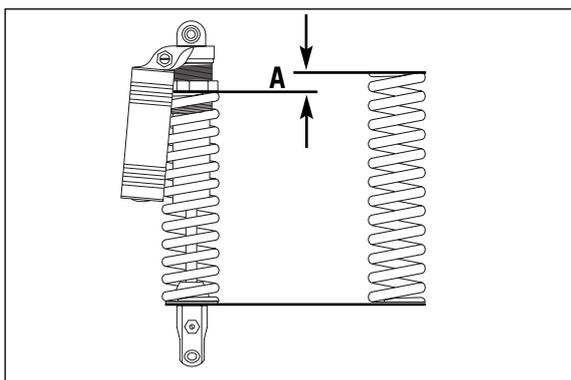
REMARQUE:

- Avant de modifier la précontrainte du ressort, il faut noter le réglage de base, par exemple le nombre de filets visibles au-dessus de la bague de réglage.

- Pour 1 tour de bague [1], la précontrainte varie d'environ 1 mm.

Desserrer la vis de fixation [2] et avec la clef à ergot contenue dans l'outillage de bord, faire tourner la bague. Quand on tourne dans le sens contraire de celui des aiguilles d'une montre, on réduit la précontrainte; dans le sens des aiguilles d'une montre on augmente la précontrainte.

Une fois le réglage effectué, resserrer la vis de fixation [2] à 5 Nm.



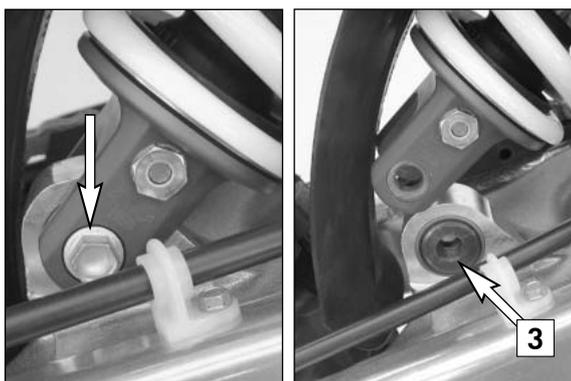
REGLAGE DE BASE: PRÉCONTRAINTES A:

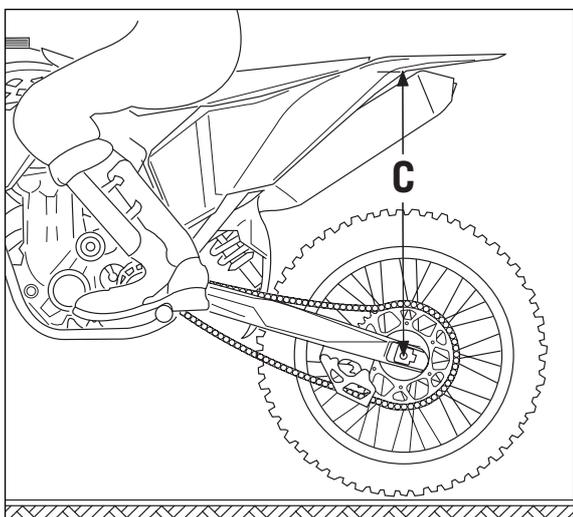
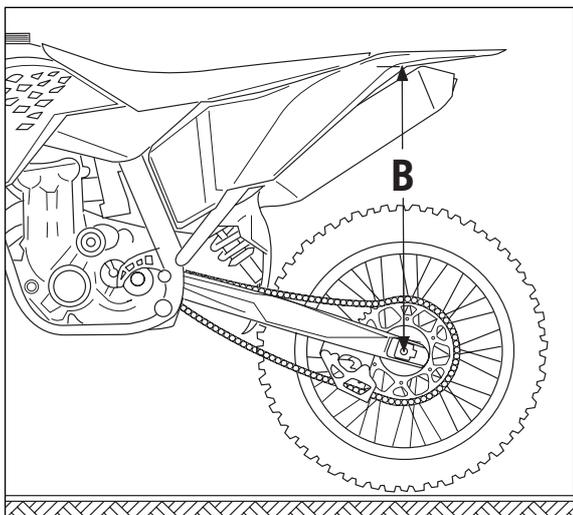
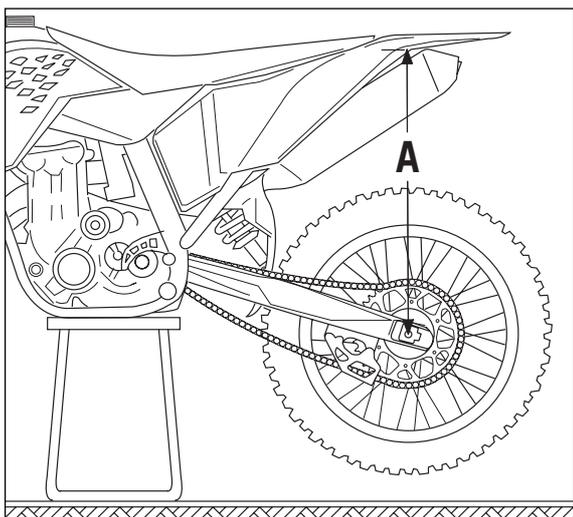
WP 12.18.7D.03:	5 mm
WP 12.18.7D.04:	6 mm
WP 12.18.7D.28:	5 mm
WP 12.18.7D.34:	8 mm

Ancrage de l'amortisseur

L'ancrage [3] pour l'amortisseur PDS sur le bras oscillant est traité au téflon et il ne faut ni le graisser ni employer un quelconque lubrifiant. Ces produits détruiraient la couche de téflon, ce qui réduirait considérablement la durée de vie.

Faire attention quand on nettoie avec un jet haute pression à ne pas diriger le jet sur l'ancrage.





Réglage de base de la partie-cycle en fonction du poids du pilote

Pour obtenir un comportement optimal de la machine et pour ne pas endommager la fourche, ni l'amortisseur, ni le bras oscillant, ni le cadre il faut adapter le réglage de base des suspensions au poids du pilote. Lorsqu'elles sont livrées, les machines KTM tout-terrain sont prévues pour un pilote de 75 à 85 kg (y compris son équipement complet). Si l'on n'est pas dans cette marge, il convient de modifier le réglage de base des suspensions en conséquence. Une petite différence de poids peut être compensée par un réglage de la précontrainte des ressorts. Une différence plus importante exige un changement des ressorts.

Réglage de l'amortisseur et contrôle du ressort

C'est l'enfoncement en charge qui indique si le ressort est approprié au pilote. Mais avant cela il faut absolument que l'enfoncement en statique soit correct.

Détermination de l'enfoncement en statique de l'amortisseur

L'enfoncement en statique doit être autant que possible de 33 mm (12.18.7D.03, 12.18.7D.28) et 35 mm (12.18.7D.04, 12.18.7D.34) exactement. Une variation de plus de 2 mm peut influencer le comportement de la machine de manière importante.

Procédure:

- Mettre la moto sur une béquille de manière à ce que la roue arrière ne touche plus le sol.
- Mesurer à la verticale la distance entre l'axe de roue arrière et un repère tracé par exemple sur le cache latéral. Noter cette valeur A.
- Remettre la moto sur ses roues.
- Une personne tient la moto bien verticale.
- On mesure alors à nouveau la distance entre l'axe de roue arrière et le repère précédent. C'est la valeur B.
- L'enfoncement en statique est la différence entre A et B.

Exemple:

Moto sur la béquille (valeur A)	.....	600 mm
Moto sur ses roues (valeur B)	.....	- 565 mm
Enfoncement en statique	.....	35 mm

Si l'enfoncement en statique est moins important, la précontrainte du ressort doit être diminuée. S'il est plus important, il faut augmenter la précontrainte. Voir chapitre modification de la précontrainte du ressort de l'amortisseur.

Détermination de l'enfoncement de l'amortisseur en charge

- Quelqu'un tenant la moto en équilibre, le pilote tout équipé s'assied en position normale (les pieds sur les repose-pied). Faire jouer plusieurs fois les suspensions afin qu'elles prennent leur position d'équilibre.
- Une autre personne mesure alors la distance entre les deux points précédents, la moto étant donc en charge. C'est la valeur C.
- L'enfoncement en charge est la différence entre les valeurs A et C.

Exemple:

Moto sur la béquille (valeur A)	.....	600 mm
Moto sur ses roues avec le pilote dessus (valeur C)	.....	- 500 mm
Enfoncement en charge	.....	100 mm

L'enfoncement en charge doit être de (+/- 5 mm):

12.18.7D.03: 107 mm	12.18.7D.04: 105 mm
12.18.7D.28: 112 mm	12.18.7D.34: 105 mm

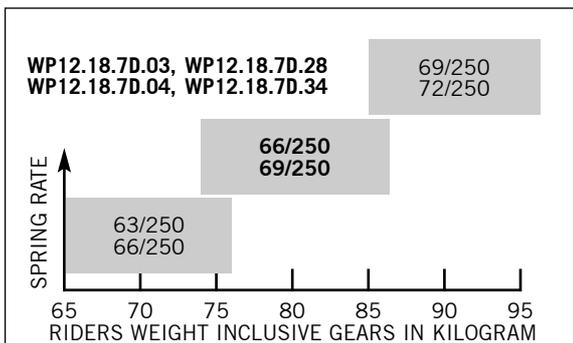
Si la valeur est inférieure, le ressort est trop dur (force du ressort trop importante). Si la valeur est supérieure, le ressort est trop souple (force du ressort trop faible).

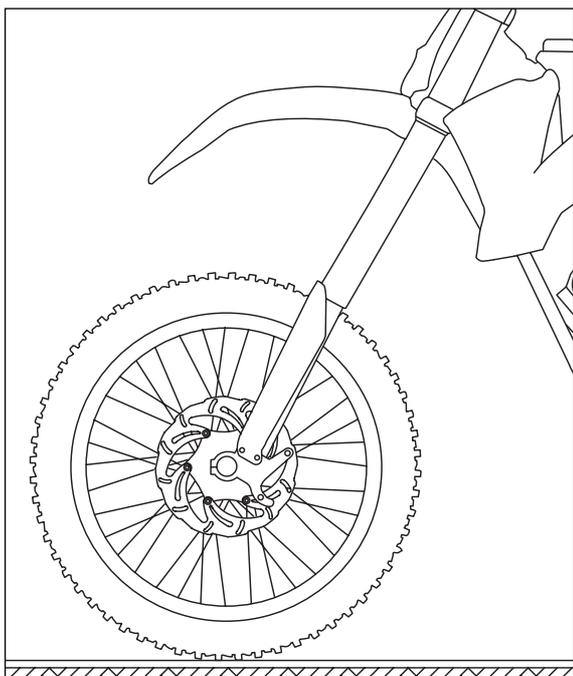
La force du ressort est indiquée sur le côté de celui-ci (par ex. 66/250). Le type de l'amortisseur est gravé sur le dessous du réservoir.

Les illustrations permettent de déterminer quel ressort il faut monter. Le ressort standard est indiqué en gras.

Si l'on change le ressort, il faut régler à nouveau l'enfoncement en statique.

D'après notre expérience, l'amortissement à la compression peut rester tel qu'il est. Pour un ressort plus faible, l'amortissement à la détente peut être diminué de quelques crans; pour un ressort plus fort, il peut être augmenté de quelques crans.





Vérification du réglage de base de la fourche

Pour des raisons diverses il n'est pas possible de déterminer avec précision la valeur de l'enfoncement en charge de la fourche. Si le poids du pilote ne correspond pas tout à fait à la norme, on peut compenser en modifiant la précontrainte des ressorts, comme sur l'amortisseur. Si toutefois la fourche talonne fréquemment (c'est-à-dire vient taper en bout de course), il faut absolument monter des ressorts plus durs afin que la fourche et le cadre ne soient pas endommagés.

Modification de la précontrainte de la fourche (250 SX-F/XC-F) *

Pour modifier la précontrainte des bras, il faut démonter ceux-ci en partie (voir le manuel WP). Il existe des bagues de précontrainte de différentes épaisseurs (voir catalogue des pièces détachées).

NOTA BENE: White Power règle très minutieusement la pression des ressorts au moyen d'entretoises. Les variations normales dans la fabrication sont compensées par des entretoises de tailles différentes. C'est ce qui peut expliquer que les ressorts des deux bras de fourche aient des entretoises différentes. Il ne faut donc pas mélanger les ressorts et les entretoises.



Modification de la précontrainte de la fourche (250 XCF-W/EXC-F/Six Days)

La fourche ces modèles est équipée du système Preload Adjuster, qui permet de modifier très facilement la précontrainte.

REGLAGE DE BASE:

- Tourner à fond les vis de réglage dans le sens contraire de celui des aiguilles d'une montre.
- Tourner les vis dans le sens des aiguilles d'une montre d'un nombre de tours correspondant au type de la fourche.

WP 14.18.7D.04 2 WP 14.18.7D.34 2

En tournant dans le sens des aiguilles d'une montre on augmente la précontrainte, en tournant dans le sens inverse, on la réduit. Quand on modifie la précontrainte on ne change pas l'amortissement à la détente.

Toutefois, il faudrait fondamentalement mettre plus d'amortissement à la détente quand on augmente la précontrainte.

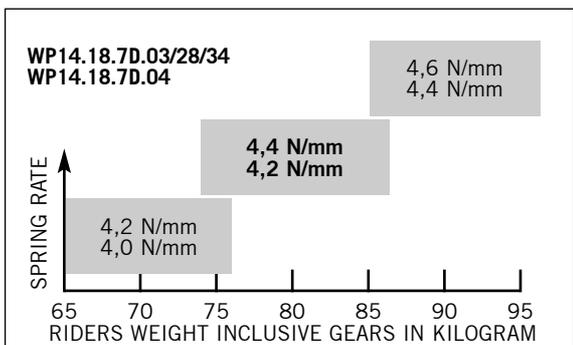
NOTA BENE: tourner les vis de manière identique sur les deux bras de fourche. Une précontrainte différente dans chaque bras fait que la fourche répond moins bien.

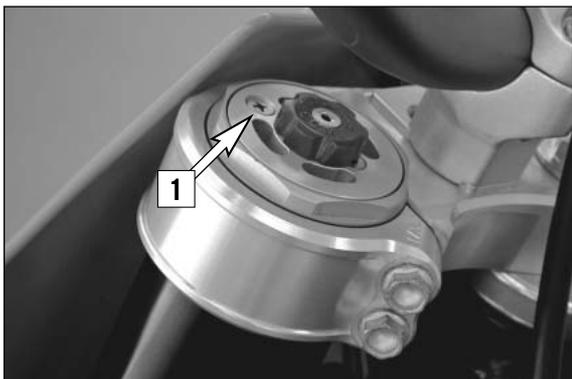
Remplacement des ressorts de fourche

Si le poids du pilote se situe en dessous de 75 kg ou au dessus de 85 kg; il faut changer les ressorts de fourche. Les illustrations permettent de déterminer quel ressort il faut monter. Le ressort standard est indiqué en gras. Le type de la fourche est gravé dans est gravé tout en bas au niveau de la fixation de l'axe de roue.

En cas d'incertitude il convient de s'adresser à un atelier KTM.

D'après notre expérience, l'amortissement à la compression peut rester tel qu'il est. Pour un ressort plus faible, l'amortissement à la détente peut être diminué de quelques crans; pour un ressort plus fort, il peut être augmenté de quelques crans.



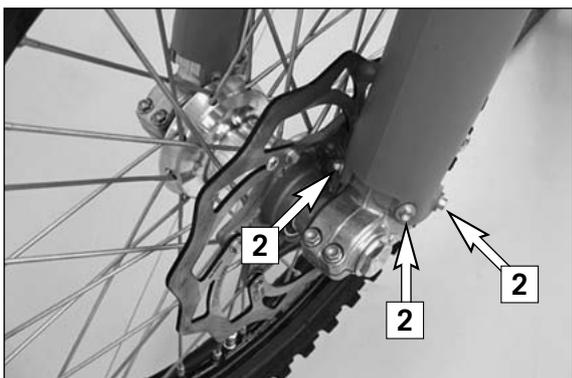


Vis de purge de la fourche

Après 5 heures d'utilisation en compétition il faut desserrer les vis de purge [1] de quelques tours afin de laisser échapper l'air qui pourrait créer une surpression. Pour cela, mettre la machine sur un support de manière à ce que la roue avant ne touche pas le sol. Si l'on utilise la moto principalement sur la route, il suffit d'effectuer ce travail lors des révisions périodiques.

! ATTENTION

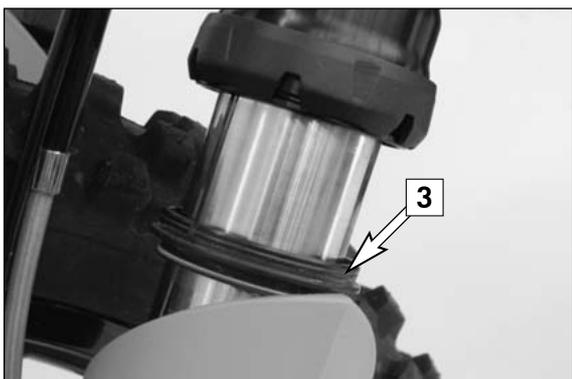
Une pression trop forte dans la fourche peut causer une fuite. Si la fourche fuit, il faut commencer par dévisser les vis de purge, avant que de faire changer les joints.



Nettoyage des cache-poussière de la fourche

Les cache-poussière ont pour but d'essuyer la poussière et la saleté qui se déposent sur les tubes de fourche. Avec le temps la saleté peut toutefois passer derrière le cache-poussière. Si on ne l'enlève pas, c'est l'étanchéité des joints spi qui peut être remise en cause.

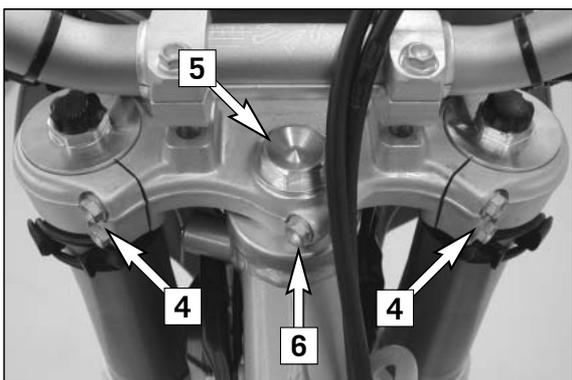
Retirer les vis [2] de fixation des protections des tubes et pousser les protections vers le bas. Faire sortir les cache-poussière [3] de leur logement et les faire glisser vers le bas.



Nettoyer à fond les cache-poussière, les joints spi, les tubes et les fourreaux. Bien les huiler avec une huile universelle en aérosol (Motorex Joker 440) ou de l'huile moteur. Remettre les cache-poussière en place à la main. Remonter les protections des tubes, mettre les vis et les serrer à 10 Nm.

⚠ ATTENTION

Il ne faut pas qu'il y ait de l'huile sur le pneu avant ou le disque de frein. L'adhérence du pneu et l'efficacité du frein s'en trouveraient très compromises.



Vérification et réglage des roulements de direction *

Il faut vérifier régulièrement le jeu de la direction. Pour vérifier, on cale la moto sous le cadre, de manière à ce que la roue avant ne porte plus. On secoue alors la fourche d'avant en arrière. Pour régler, on desserre les 5 vis [4] et [6] du té supérieur et l'on resserre l'écrou [5] jusqu'à supprimer le jeu. Ne pas serrer l'écrou à fond, ce qui endommagerait les roulements. Avec un maillet en plastique, on tapote sur le té de manière à supprimer les contraintes. Resserrer les 5 vis.

[4] SX-F, XC-F, XCF-W USA, EXC-F Six Days:	17 Nm
[6] SX-F, XC-F, XCF-W USA, EXC-F Six Days:	Loctite 243 + 17 Nm
[4] et [6] XCF-W ZA, EXC-F:	20 Nm

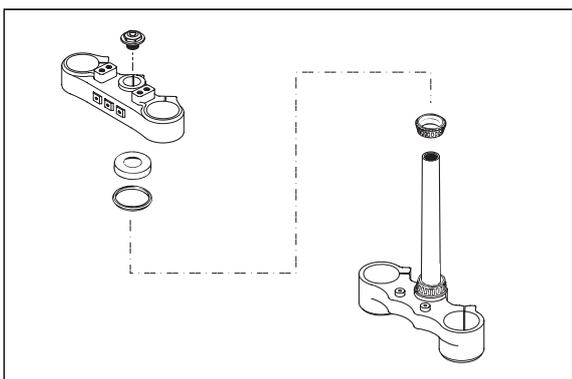
⚠ ATTENTION

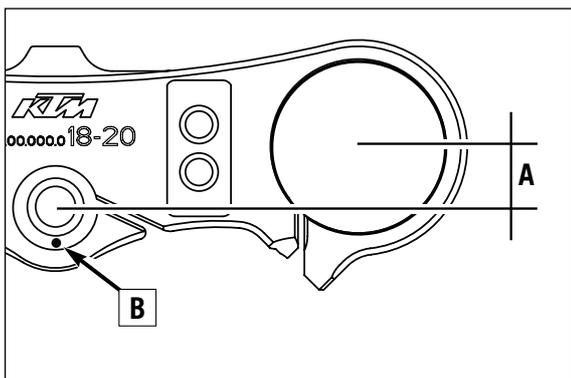
- S'il y a du jeu dans les roulements de direction, la tenue de route s'en trouve affectée. Cela peut même aller jusqu'à une perte de contrôle du véhicule.
- Freiner la vis de fixation [6] à la loctite 243.

! ATTENTION

Si l'on roule quelque temps avec du jeu dans les roulements de direction, les roulements ainsi que leur logement dans la colonne se trouvent endommagés.

Les roulements de direction doivent être graissés au moins une fois par an (par exemple avec Motorex Long Term 2000).





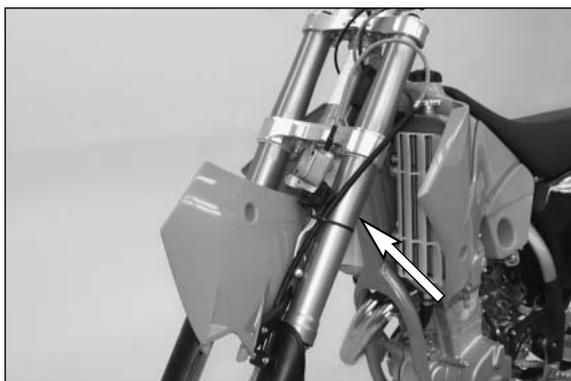
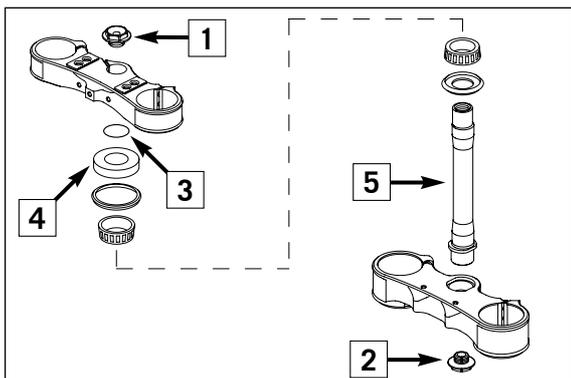
Modification du déport de fourche (de la chasse) (SX-F, XC-F, XCF-W USA, EXC-F Six Days) *

Sur ces modèles on peut régler le déport de la fourche [A] à 18 ou à 20 mm (centre des bras - centre du roulement de direction). Cela permet d'adapter encore mieux le comportement de la machine au caractère du circuit.

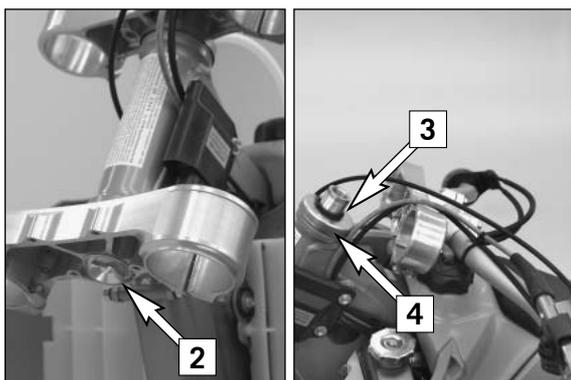
Le réglage apparaît quand on a enlevé la vis [1]. Si le repère [B] est situé vers l'avant, le déport est de 18 mm. Ce réglage permet une meilleure stabilité sur un circuit rapide.

Si le repère [B] est vers l'arrière, comme sur l'illustration, le déport est de 20 mm. Cela permet plus d'agilité dans les virages.

Lorsque la machine est livrée le déport est réglé à 20 mm.

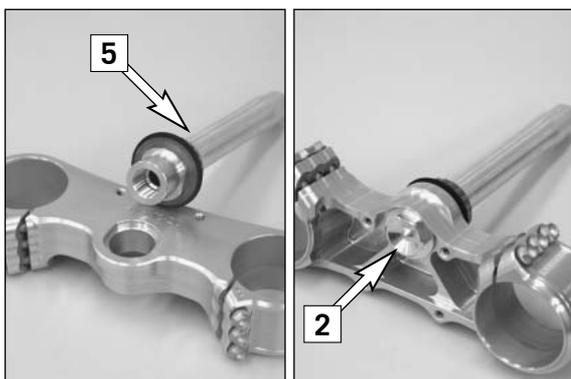


Pour régler le déport, déposer la roue avant ainsi que le garde-boue. Retirer la vis de la plaque de numéro. Enlever les vis de fixation du maître-cylindre de frein et fixer ce dernier avec un collier ou similaire au bras de fourche gauche afin que la durite de frein ne fasse pas un croc (voir illustration).



Dévisser les vis de fixation et sortir les bras de fourche des tés. Desserrer la vis à épaulement [2] du té inférieur de 2 tours. Enlever la vis [1] sur le té supérieur, desserrer la vis de fixation et poser le té supérieur sur la selle. Enlever le joint torique [3] et le joint de protection [4].

Avec un maillet en caoutchouc taper légèrement sur le té inférieur pour dégager la potence [5] de son roulement. Retirer de la colonne de direction le té inférieur et la potence.



Enlever la vis à épaulement située sur le té inférieur et sortir la potence. Nettoyer soigneusement toutes les pièces. Remettre la potence dans le té inférieur après lui avoir fait faire un demi-tour (180°). Freiner la vis à épaulement [2] à la loctite 243 et la visser jusqu'en butée.

⚠ ATTENTION

- Freiner obligatoirement la vis à épaulement [2] à la loctite 243.
- Ne pas confondre la vis à épaulement avec la vis du haut [1].

Graisser les roulements de direction et les joints d'étanchéité.

TRAVAUX D'ENTRETIEN PARTIE-CYCLE ET MOTEUR »



Monter le té inférieur, le roulement supérieur, le joint de protection, le joint torique, le té supérieur et la vis du haut.

Serrer la vis à épaulement du té inférieur à 60 Nm.

Monter les bras de fourche et serrer les vis de fixation sur le té inférieur en trois fois jusqu'à 12 Nm.

Régler les roulements de direction de manière à ce qu'ils n'aient pas de jeu (voir paragraphe contrôle des roulements de direction et réglage). La vis de fixation du milieu doit être freinée à la loctite 243. Serrer les vis de fixation du té supérieur en 3 fois et jusqu'à 17 Nm.

⚠ ATTENTION

La vis de fixation du milieu doit être freinée à la loctite 243.



Monter le garde-boue avant et serrer les vis à 10 Nm.

Monter le maître-cylindre de frein et serrer les vis à 10 Nm.

Monter la plaque de numéro.

Monter la roue avant (voir paragraphe dépose et pose de la roue avant).

⚠ ATTENTION

Il faut serrer tous les écrous et les vis au couple prescrit en utilisant une clef dynamométrique. Si l'on sert trop peu, les écrous et les vis peuvent se desserrer et l'on peut perdre le contrôle de la moto. Si on les serre trop fort, on peut endommager les filetages et des éléments de la machine.

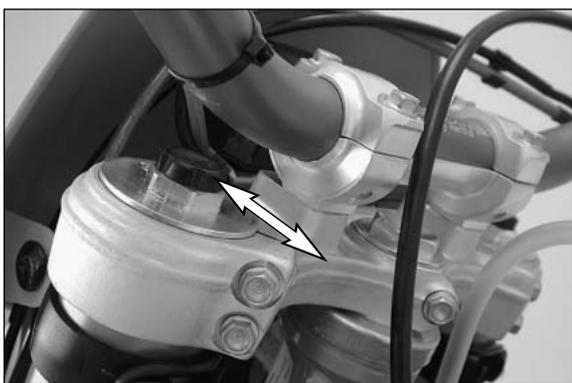


Vérifier la disposition des câbles de gaz

Les deux câbles de gaz doivent passer derrière le guidon, l'un à côté de l'autre, et descendre vers le cadre. Il faut les faire passer contre le cadre à droite et, au dessus du silent-bloc pour le réservoir, les faire descendre vers le carburateur.

! ATTENTION

Quand on monte le réservoir il faut veiller à ce que les câbles de gaz restent bien contre le cadre et ne soient pas repoussés et coincés par le réservoir.



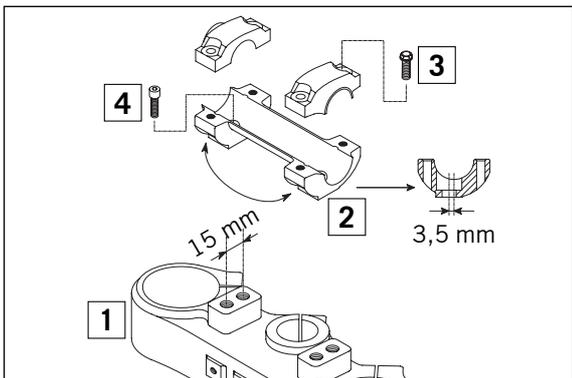
Réglage de la position du guidon

Il existe une marge de réglage de 22 mm, ce qui permet de monter le guidon à sa main.

Sur le té supérieur de fourche [1] il y a deux perçages espacés de 15 mm.

Les perçages sur le support de guidon [2] sont désaxés de 3,5 mm.

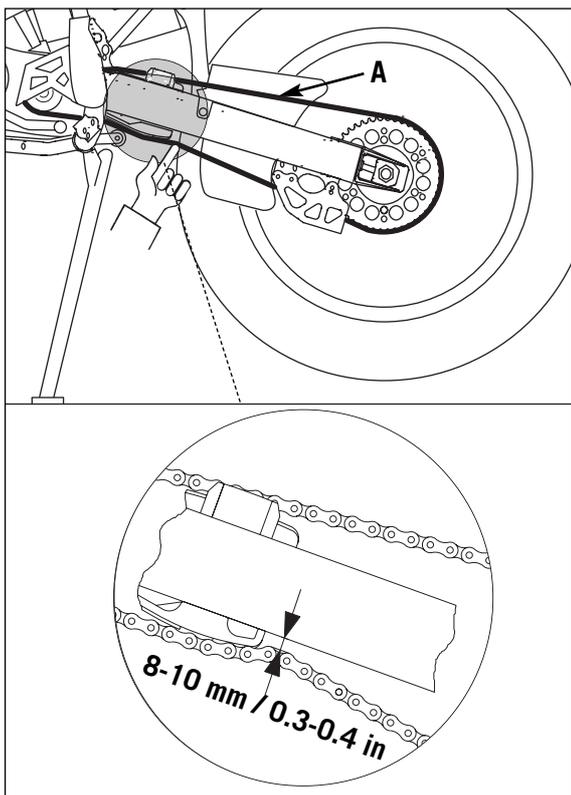
Cela donne quatre possibilités de montage.



Enlever les vis [3] des demi-coquilles supérieures et les vis [4] du support de guidon. Choisir la position pour le support et serrer les vis [4] à 40 Nm. Mettre en place le guidon et les demi-coquilles et serrer les vis [3] à 20 Nm. L'espace entre le support de guidon et les demi-coquilles doit être le même vers l'avant et vers l'arrière.

⚠ ATTENTION

Les vis [4] devront être resserrées avec Loctite 243.



Chaîne tension

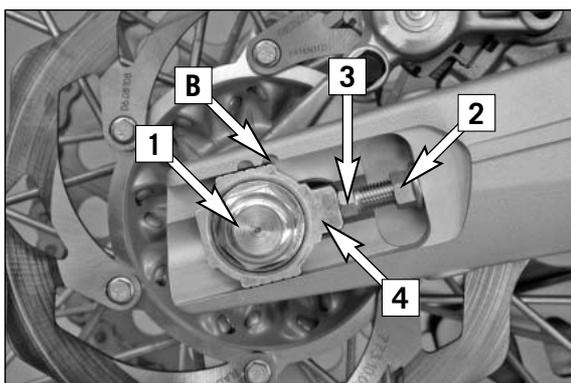
Pour contrôler la tension de la chaîne, caler la moto sous le cadre de manière à ce que la roue arrière ne porte plus sur le sol.

Pousser sur la chaîne vers le haut en bout de patin. La distance entre la chaîne et le bras oscillant doit être d'environ 8 - 10 mm. Le brin supérieur **[A]** doit alors être tendu (cf. illustration).

Corriger la tension si nécessaire.

⚠ ATTENTION

- Si la chaîne est trop tendue, les éléments de la transmission secondaire, à savoir la chaîne, le pignon, la couronne, les roulements en sortie de boîte et à la roue arrière subissent une contrainte supplémentaire. En plus d'une usure prématurée il peut même se produire une rupture de chaîne.
- Si en revanche la chaîne est trop lâche, elle peut sauter, bloquer la roue arrière ou endommager le moteur.
- Dans les deux cas on peut alors perdre le contrôle de la machine.



Ajustement de la tension de la chaîne

Desserrer l'écrou à épaulement **[1]**, débloquer les contre-écrous **[2]** et faire-tourner de manière égale les vis de réglage **[3]** à gauche et à droite.

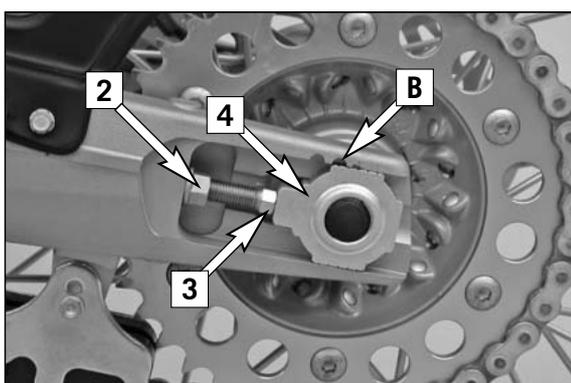
Afin que la roue arrière soit correctement positionnée, il convient qu'il y ait une correspondance entre les repères des tendeurs à droite et à gauche d'une part, et les repères **[B]** sur le bras d'autre part. Serrer les contre-écrous des vis de réglage. Les vis de réglage doivent être nettoyées et graissées régulièrement (Motorex Long Term Grease 2000).

Avant de serrer la broche, vérifier que les tendeurs **[4]** sont bien contre les vis de réglage et que les deux roues sont dans le même axe.

Serrer l'écrou à épaulement **[1]** à 80 Nm.

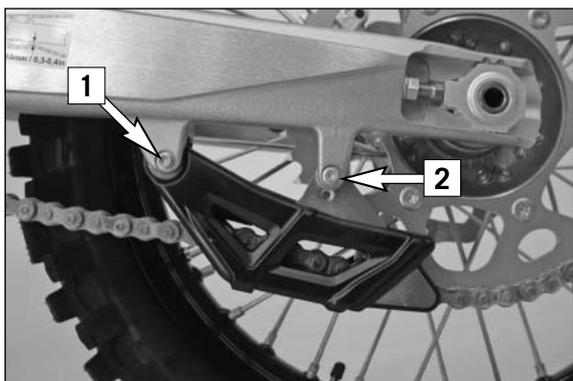
⚠ ATTENTION

- Au cas où vous ne disposeriez pas de clé dynamométrique lors du montage, faites ajuster le couple de serrage dès que possible dans un atelier KTM. Une broche de roue mal serrée peut entraîner un défaut de tenue de route.
- Serrer l'écrou à épaulement au couple prescrit. Une broche mal serrée peut provoquer une instabilité de la machine.



REMARQUE:

Grâce à la grande plage de réglage des tendeurs (32 mm), on peut utiliser des démultiplications secondaires différentes pour une même longueur de chaîne. On peut retourner les tendeurs **[4]** à 180°.

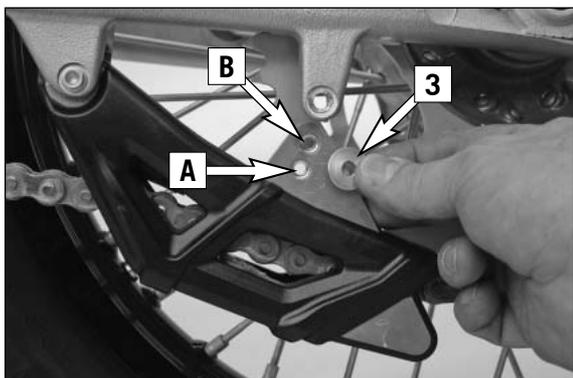


Adaptation du guide-chaîne au nombre de dents de la couronne

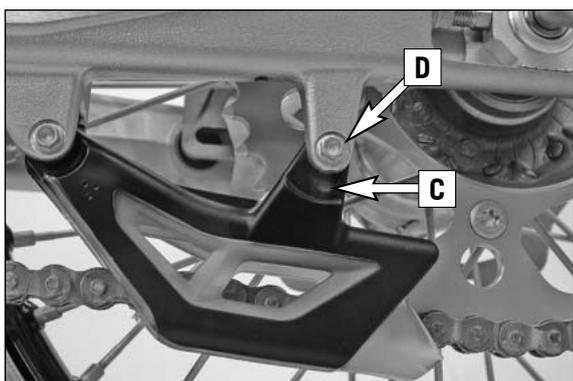
250 SX-F, EXC-F Six Days:

REMARQUE:

Etant donné le grand nombre de couronnes disponibles, il faut adapter la position du guide-chaîne. Jusqu'à 44 dents, la vis de fixation du guide doit se trouver dans le perçage du bas [A]. A partir de 45 dents, elle doit être mise dans le perçage du haut [B].



Desserrer la vis [1] et enlever la vis [2]. Faire pivoter le guide-chaîne vers le bas et mettre l'entretoise à épaulement [3] dans le trou qui convient. Serrer les vis à 10 Nm.

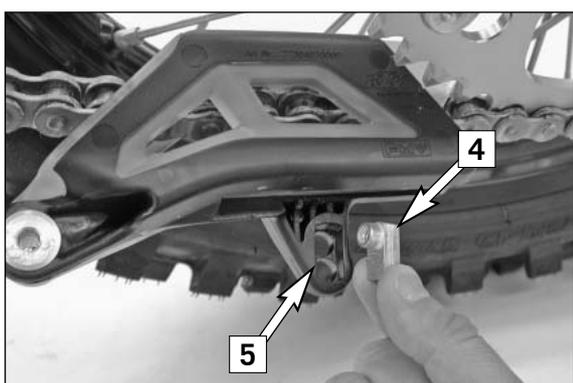


250 XC-F, XCF-W, EXC-F:

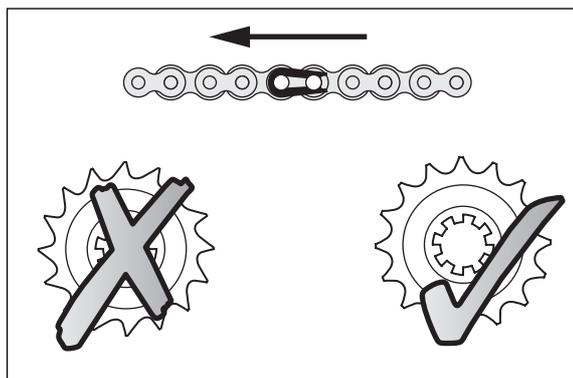
REMARQUE:

Jusqu'à 44 dents, la vis de fixation du guide doit se trouver dans le perçage du bas [C]. A partir de 45 dents, elle doit être mise dans le perçage du haut [D].

Retirer les deux vis de fixation du guide et déposer celui-ci du bras oscillant.



Retourner le guide et faire sortir l'écrou de fixation arrière [4]. Le mettre dans l'autre perçage [5]. Pour cela il faut retourner l'écrou. Remettre le guide en place et serrer les vis à 10 Nm.



Entretien de la chaîne

La durée de vie de la chaîne dépend en grande partie de l'entretien. Les chaînes sans joints toriques doivent être nettoyées régulièrement au pétrole, puis plongées dans de la graisse bouillante ou traitées avec un aérosol spécial (Motorex Chainlube 622).

Pour la chaîne à joints toriques, l'entretien est réduit à un minimum. Pour le nettoyage il est conseillé d'utiliser un produit adéquat pour chaîne (par exemple Motorex Chain Clean 611). N'utiliser en aucun cas une brosse ou du diluant. Une fois sèche, vous pouvez utiliser un spray spécial pour chaînes (Motorex Chainlube 622), approprié pour les chaînes à joints toriques.

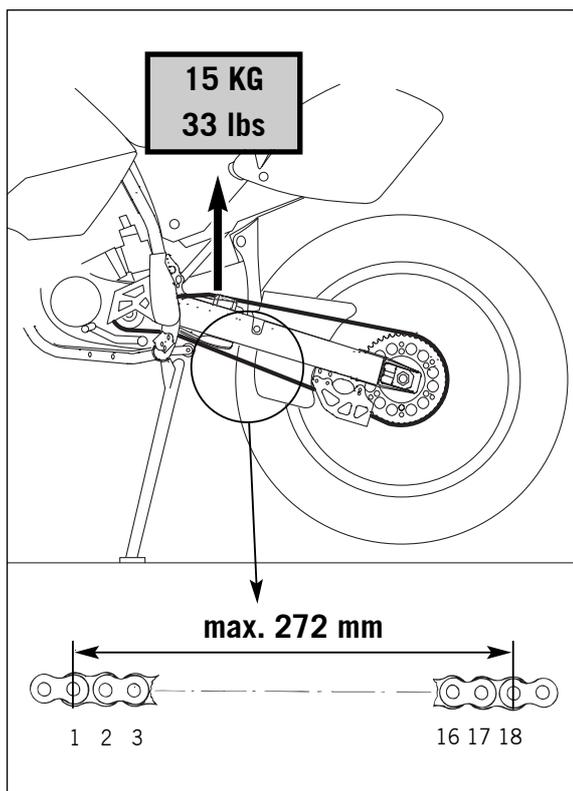
⚠ ATTENTION

Veiller à ce qu'aucun lubrifiant ne se dépose sur le pneu arrière ou le disque de frein. Le pneu glisserait et le frein perdrait beaucoup en efficacité, ce qui pourrait amener une perte de contrôle de la moto.

! ATTENTION

L'attache rapide doit avoir son côté fermé vers l'avant dans le sens normal de rotation.

Il faut également vérifier l'état du pignon et de la couronne ainsi que du guide-chaîne. Les remplacer si nécessaire.



Usure de la chaîne

Pour mesurer l'usure de la chaîne, on procédera de la manière suivante:

Mettre la boîte de vitesses au point mort et tirer sur le brin supérieur de la chaîne vers le haut avec une force de 10 à 15 kg (cf. figure). Sur le brin inférieur, mesurer alors la distance existant entre 18 rouleaux. L'écart maximum autorisé est de 272 mm, et il implique le remplacement de la chaîne. Comme les chaînes ne s'usent pas toujours régulièrement, il convient d'effectuer la mesure en plusieurs endroits.

REMARQUE: quand on remplace la chaîne, il vaut mieux remplacer aussi le pignon et la couronne, car des dents usées usent prématurément la chaîne.

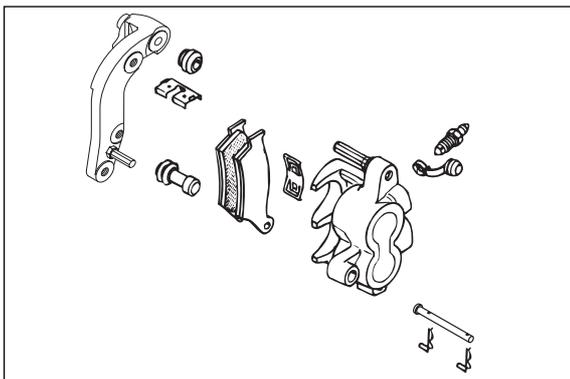
! ATTENTION

Freiner les vis de fixation de la couronne à la loctite et les serrer en croix.

Couple de serrage des écrous: 35 Nm.

Couple de serrage des vis: 50 Nm.

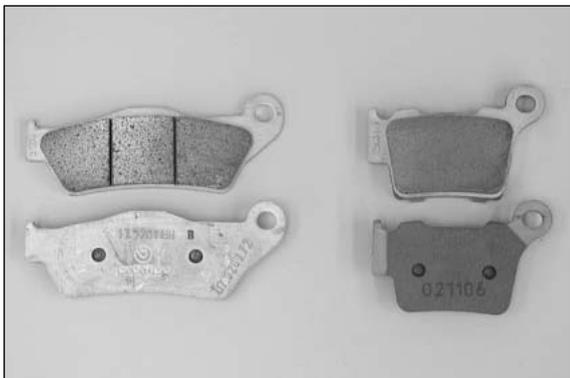
TRAVAUX D'ENTRETIEN PARTIE-CYCLE ET MOTEUR »



Remarques de principe concernant les freins à disque KTM

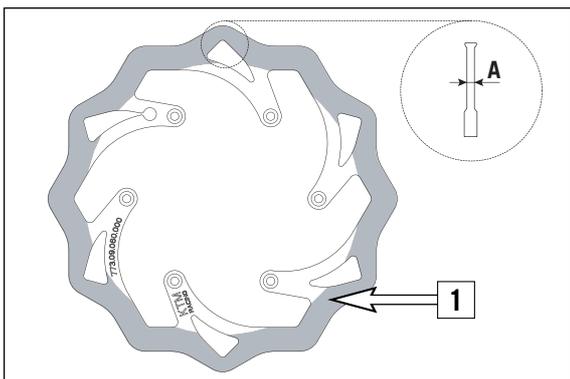
PINCES:

Les pinces montées sur ces modèles sont du type flottant, c'est-à-dire qu'elles ne sont pas montées rigides sur le support. Le fait qu'elles puissent se déplacer latéralement entraîne un contact optimal entre les plaquettes et le disque. Il faut freiner à la loctite 243 les vis du support de pince et les serrer à 25 Nm.



PLAQUETTES:

Devant les plaquettes sont pourvues d'une garniture sinter TOSHIBA TT 2701 HHB et derrière d'une garniture sinter TOYO B 143 FF. Ces garnitures constituent la meilleure combinaison entre facilité du dosage, puissance de freinage et durée de vie. Le type de garniture est indiqué sur le côté postérieur des plaquettes et se trouve enregistré également dans la documentation d'homologation.



DISQUES DE FREIN:

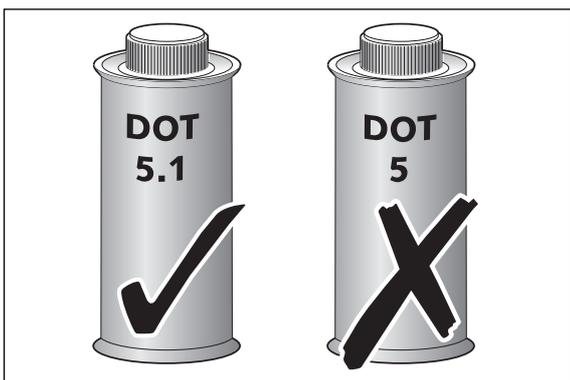
L'usure réduit l'épaisseur des disques de frein au niveau de la piste de freinage [1]. L'épaisseur du disque de frein doit être au moins de 2,50 mm (avant) / 3,50 mm (arrière) à l'endroit le plus faible [A]. Vérifier l'épaisseur à plusieurs endroits.

⚠ ATTENTION

- Si le disque de frein fait moins de 2,50 mm (avant) / 3,50 mm (arrière), cela est un facteur de risque. Il faut faire remplacer le disque dès que la limite est atteinte.
- Il faut par principe faire effectuer les réparations sur les freins par un agent KTM.

BOCAUX DE LIQUIDE DE FREIN:

Les bocal de liquide de frein, pour le frein avant comme pour le frein arrière, ont des dimensions telles qu'il n'est pas nécessaire de rajouter de liquide lorsque les plaquettes s'usent. Si le niveau tombe au dessous du minimum, c'est qu'il y a une fuite ou qu'il n'y a absolument plus de garniture sur les plaquettes.

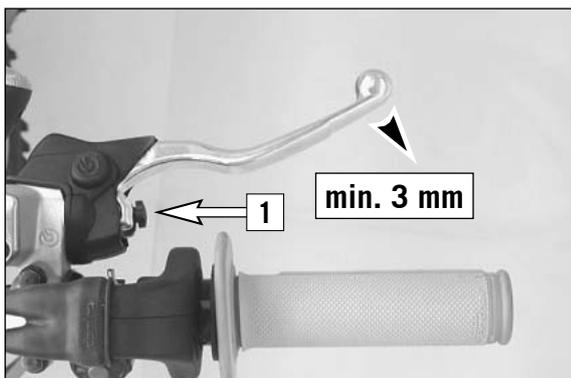


LIQUIDE DE FREIN:

Il est recommandé d'utiliser Motorex Brake Fluid DOT 5.1 pour effectuer un complément ou un remplacement de liquide de frein. Le liquide DOT 5.1 a un point d'ébullition humide de 180°C (soit 25°C de plus que le DOT 4) et il est donc plus sûr en utilisation intensive. Le DOT 5.1 est à base d'éther de glycol, a une couleur ambrée et peut être mélangé avec du DOT 4. Ne jamais utiliser de DOT 5. Ce produit est à base de silicone et reconnaissable à sa couleur pourpre. Les joints et les durites des motos KTM ne sont pas conçus pour du liquide de frein DOT 5.

⚠ ATTENTION

Faire changer le liquide de frein au moins une fois par an, et plus souvent si on lave fréquemment la machine. En effet, le liquide de frein absorbe l'eau, si bien qu'au bout de quelque temps il peut se former des bulles de vapeur quand on freine, ce qui remet en cause le freinage.

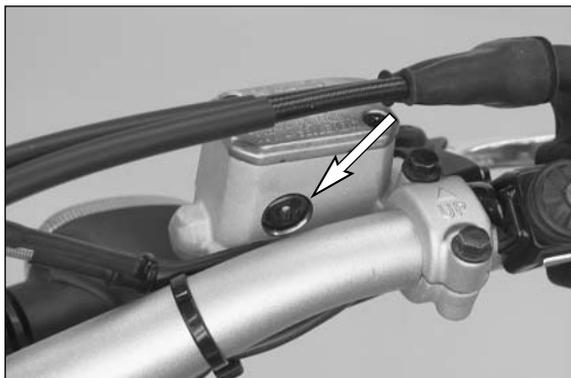


Réglage de la course à vide de la poignée de frein

La course à vide de la poignée de frein peut se régler au moyen de la vis [1]. On détermine ainsi le point d'attaque, (le moment où les garnitures attaquent le disque; on sent alors une résistance) en fonction de la grandeur de la main du pilote.

! ATTENTION

La course à vide de la poignée doit être au moins de 3 mm. C'est seulement après cette garde que le piston du maître-cylindre doit entrer en mouvement (ce que l'on sent à la résistance à la poignée). Si cette valeur de garde n'est pas respectée, il se produit une surpression dans le système et le frein avant peut chauffer et se trouver hors d'usage.

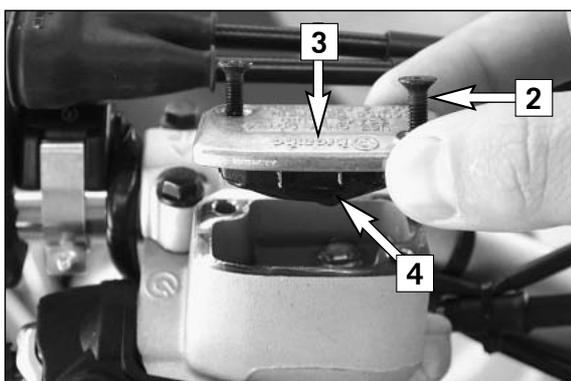


Vérification du niveau du liquide de frein avant

Le bocal de liquide de frein est situé sur la poignée au guidon avec le maître-cylindre. Il possède un regard sur sa face. Lorsque le bocal est à l'horizontale, le niveau de liquide ne doit pas se situer sous le niveau du regard.

⚠ ATTENTION

Si le niveau de liquide de frein se situe en dessous du minima, ceci signifie que le système présente une fuite ou que les plaquettes de frein sont totalement usées. Dans ce cas il faut se rendre immédiatement dans un atelier KTM.



Complément de liquide de frein à l'avant *

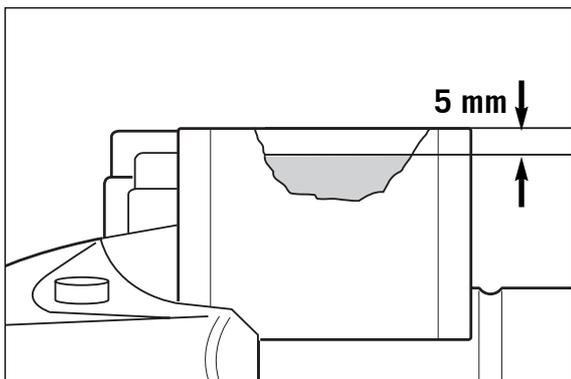
Enlever les vis [2] et le couvercle [3] avec la membrane [4]. Mettre le maître-cylindre à l'horizontale et rajouter du liquide (Motorex Brake Fluid DOT 5.1) jusqu'à 5 mm du bord supérieur du bocal. Remettre la membrane, le couvercle et les vis. Nettoyer à l'eau le liquide qui aurait débordé ou que l'on aurait renversé.

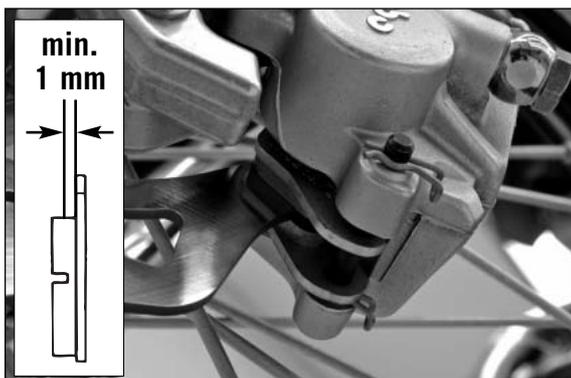
⚠ ATTENTION

- Ne jamais employer de liquide DOT 5. Il est constitué d'une base d'huile de silicone et sa couleur est pourpre. Les joints et les durites doivent être spéciaux pour ce liquide.
- Entreposer le liquide de frein hors de portée des enfants.
- Le liquide de frein peut provoquer des irritations de la peau. Eviter les projections sur la peau ou dans les yeux. En cas de projection dans les yeux, rincer à grande eau et consulter un médecin.

! ATTENTION

- Ne pas faire tomber de liquide de frein sur la peinture, qui se trouverait alors attaquée.
- N'utiliser que du liquide de frein propre et provenant d'un bidon bien fermé.





Vérification des plaquettes de frein à l'avant

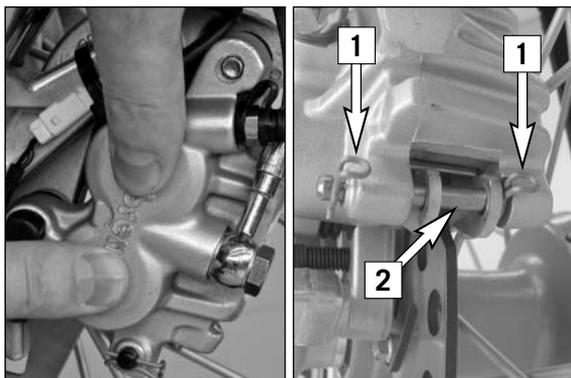
On contrôle les plaquettes par en dessous. L'épaisseur de la garniture ne doit pas être inférieure à 1 mm.

⚠ ATTENTION

L'épaisseur des garnitures des plaquettes de frein ne doit pas être inférieure à 1 mm à l'emplacement le plus faible. Dans le cas contraire, les freins peuvent lâcher. Pour votre propre sécurité, changez donc les plaquettes de frein pendant qu'il en est encore temps.

! ATTENTION

Si les plaquettes de frein sont renouvelées trop tard, si bien que la garniture est partiellement ou totalement usée, les parties en acier des plaquettes de frein frottent alors sur le disque de frein. Ceci fait que l'action des freins sera considérablement altérée et que le disque de frein sera détruit.



Remplacement des plaquettes à l'avant *

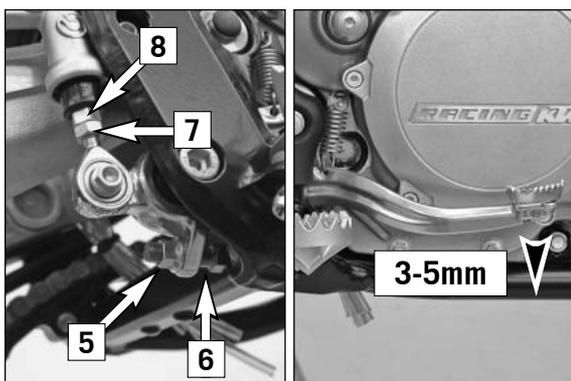
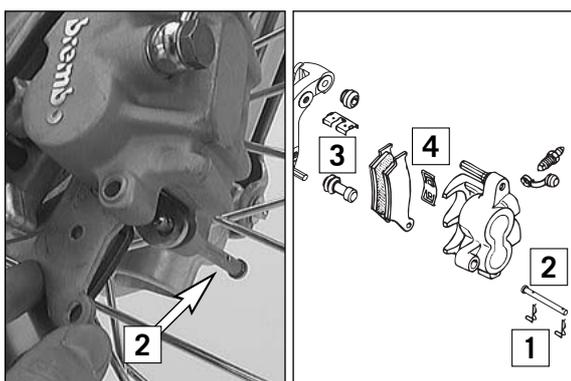
Pousser la pince vers le disque de manière à repousser les pistons à fond. Enlever les goupilles [1] du doigt d'arrêt [2], retirer celui-ci et sortir les plaquettes. Nettoyer la pince et son support à l'air comprimé, vérifier si les cache-poussière des tétons de guidage ne sont pas abîmés et graisser les tétons si besoin est.

Mettre la plaquette droite et la maintenir en place au moyen du doigt d'arrêt. Mettre la plaquette gauche et enfiler alors le doigt d'arrêt à fond. Remettre les goupilles.

Lors du montage des plaquettes, faire attention à ce que la tôle de guidage [3] de la pince et la lame de ressort [4] soient bien en place.

⚠ ATTENTION

- Il ne doit y avoir sur le disque ni huile ni graisse, qui réduiraient considérablement l'efficacité du freinage.
- Vérifier à la fin si les goupilles sont bien en place.
- Après avoir travaillé sur le Système de freinage il faut toujours actionner le levier ou la pédale de frein afin que les plaquettes prennent leur place contre le disque et que l'on sente le point d'attaque.

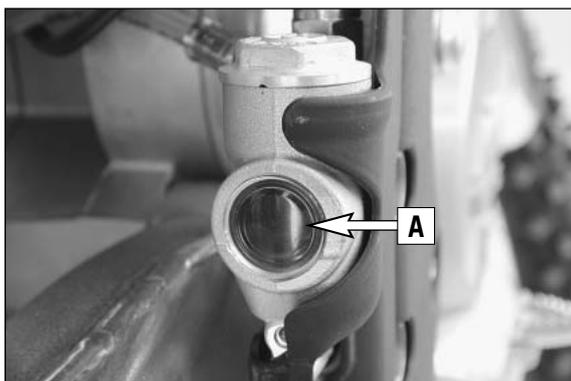


Réglage de la position de la pédale de frein *

Pour régler la position de la pédale de frein, débloquer le contre-écrou [5] et tourner la vis de butée [6] pour avoir le réglage désiré. Après cela il faut impérativement régler la garde de la pédale. Celle-ci doit avoir une course à vide de 3 à 5 mm mesurée à son extrémité. C'est seulement après cette course à vide que la tige doit attaquer le piston dans le maître-cylindre, ce que l'on reconnaît à la résistance plus grande au niveau de la pédale. Pour effectuer ce réglage, débloquer le contre-écrou [7] et tourner la tige [8] dans le sens qui convient.

⚠ ATTENTION

Si cette garde n'existe pas, il se crée une surpression dans le système de freinage, si bien que les plaquettes se mettent à lécher le disque. Il se produit une augmentation de température anormale qui peut conduire dans le cas extrême à un refus total de fonctionner.



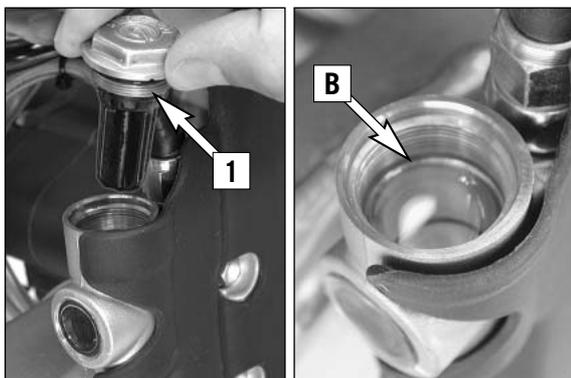
Vérification du niveau de liquide de frein à l'arrière

Le bocal de liquide de frein pour le disque arrière se trouve du côté droit juste près du maître-cylindre.

Quand la moto est bien droite, il ne doit pas y avoir de bulle d'air qui apparaisse dans le regard [A].

⚠ ATTENTION

Si le niveau de liquide de frein se situe en dessous du minima, ceci signifie que le système présente une fuite ou que les plaquettes de frein sont totalement usées.



Compléter le niveau de liquide de frein à l'arrière *

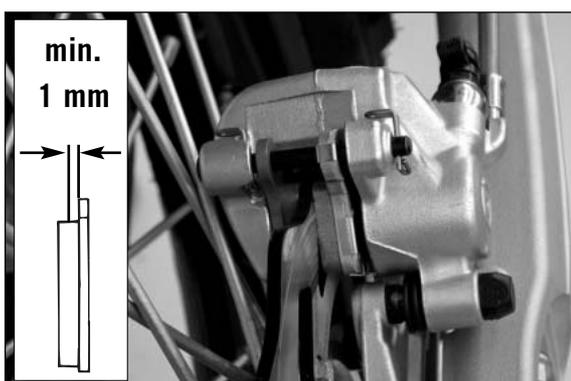
Dès qu'une bulle d'air apparaît dans le regard, il faut rajouter du liquide de frein. Pour cela il est conseillé d'enlever la vis [1]. Rajouter du liquide de frein DOT5.1 (par ex. Motorex Brake Fluid DOT 5.1) jusqu'au repère [B] et remettre la vis. Laver à l'eau si l'on a renversé du liquide.

⚠ ATTENTION

- Ne jamais employer de liquide DOT 5 ! Il est constitué d'une base d'huile de silicone et sa couleur est pourpre. Les joints et les durites doivent être spéciaux pour ce liquide.
- Entreposer le liquide de frein hors de portée des enfants.
- Le liquide de frein peut provoquer des irritations de la peau. Eviter les projections sur la peau ou dans les yeux. En cas de projection dans les yeux, rincer à grande eau et consulter un médecin.

! ATTENTION

- Ne pas faire tomber de liquide de frein sur la peinture, qui se trouverait alors attaquée.
- N'utiliser que du liquide de frein propre et provenant d'un bidon bien fermé.



Vérification des plaquettes de frein à l'arrière

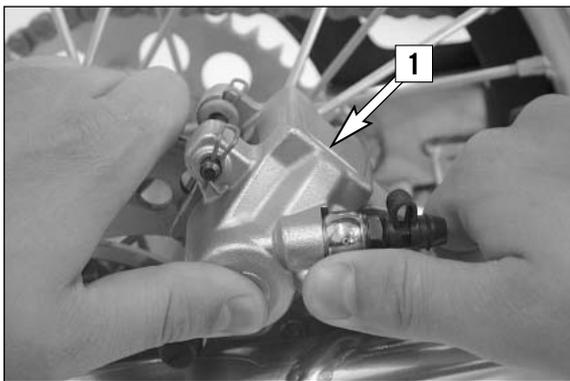
On contrôle les plaquettes par l'arrière. L'épaisseur de la garniture ne doit pas être inférieure à 1 mm.

⚠ ATTENTION

L'épaisseur des garnitures des plaquettes de frein ne doit pas être inférieure à 1 mm à l'emplacement le plus faible. Dans le cas contraire, les freins peuvent lâcher. Pour votre propre sécurité, changez donc les plaquettes de frein pendant qu'il en est encore temps.

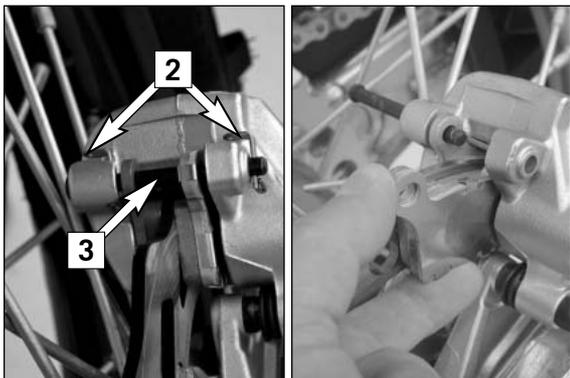
! ATTENTION

Si l'on attend trop pour changer les plaquettes et que, par exemple il n'y a plus de garniture, c'est le métal de la plaquette qui frotte contre le disque. Le freinage est alors inefficace et le disque est irrémédiablement endommagé.



Remplacement des plaquettes de frein à l'arrière *

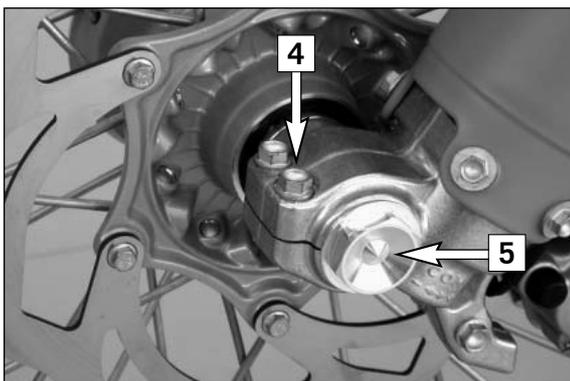
Appuyer sur la pince [1] en poussant vers la couronne, de manière à repousser le piston à fond. Enlever les goupilles [2], sortir le doigt [3] et retirer les plaquettes. Nettoyer la pince à fond à l'air comprimé et vérifier l'état des cache-poussière.



Enfiler la plaquette gauche dans la pince et la maintenir en place au moyen du doigt. Enfiler la plaquette droite et enfoncer le doigt [3] dans la pince jusqu'en butée. Remettre les goupilles [2].

⚠ ATTENTION

- Il ne doit y avoir sur le disque ni huile ni graisse, qui réduiraient considérablement l'efficacité du freinage.
- Vérifier à la fin si les goupilles sont bien en place.
- Après avoir travaillé sur le système de freinage, il faut toujours actionner le levier ou la pédale de frein afin que les plaquettes prennent leur place contre le disque et que l'on sente le point d'attaque.



Dépose et pose de la roue avant

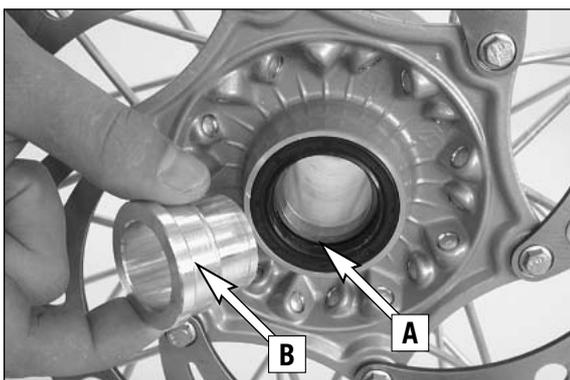
Pour déposer la roue avant, il faut caler la moto sous le cadre de manière à ce que la roue ne porte plus sur le sol.

Desserrer les deux vis [4] au bas du bras gauche. Enlever l'écrou à épaulement [5], puis desserrer ensuite les deux vis à droite. Tenir la roue et sortir l'axe.

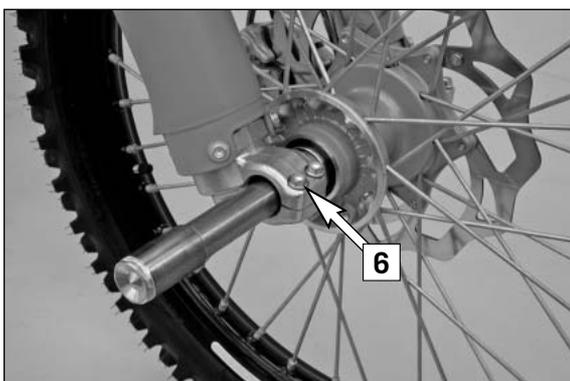
Sortir la roue de la fourche avec précaution.

! ATTENTION

- Ne pas actionner le frein lorsque la roue est déposée.
- Toujours poser la roue avec le disque sur le dessus, sinon ce dernier peut être endommagé.



Avant de reposer la roue il convient de nettoyer les joints spi [A] et la surface de contact des entretoises [B]. Les graisser. Mettre les entretoises en place.



Pour la pose de la roue, présenter celle-ci dans la fourche, la mettre en position et enfiler l'axe.

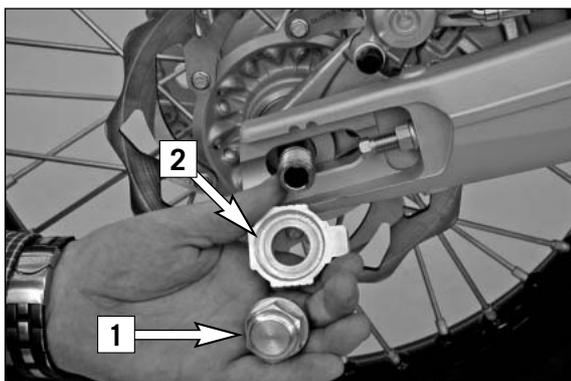
Mettre l'écrou à épaulement [5], serrer les vis de fixation [6] sur le bas de la fourche à droite pour empêcher l'axe de tourner et serrer l'écrou à épaulement à 40 Nm.

Desserrer les vis de fixation, descendre la moto de sa béquille, serrer le frein avant et actionner plusieurs fois la fourche avec vigueur pour que les bras se mettent en place.

Ensuite seulement serrer les vis de fixation au bas de chaque bras à 15 Nm.

⚠ ATTENTION

- Au cas où vous ne disposeriez pas de clé dynamométrique lors du montage, faites ajuster le couple de serrage dès que possible dans un atelier KTM.
- Il ne doit y avoir sur le disque ni huile ni graisse, qui réduiraient considérablement l'efficacité du freinage.
- Quand la roue est en place, toujours actionner le frein de manière à ce que les plaquettes prennent leur place.



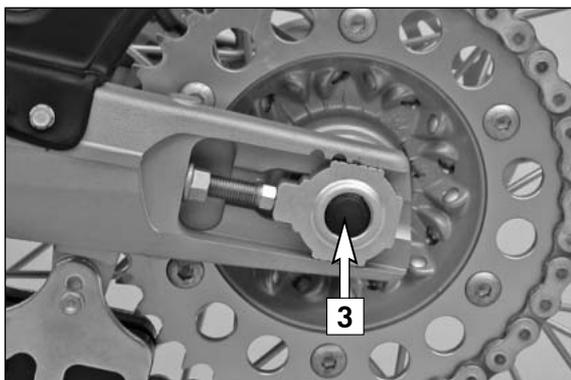
Dépose et pose de la roue arrière

Caler la moto sous le cadre de manière à ce que la roue arrière ne porte plus sur le sol.

Dévisser l'écrou à épaulement [1], retirer le tendeur de chaîne [2] et sortir la broche [3] de manière à ce que la roue se laisse pousser vers l'avant. Faire descendre la chaîne de la couronne, retirer complètement la broche et sortir la roue du bras.

! ATTENTION

- Toujours poser la roue avec le disque sur le dessus, sinon ce dernier peut être endommagé.
- Ne pas actionner le frein lorsque la roue est déposée.
- Si l'on retire la broche, il faut bien nettoyer son filetage ainsi que celui de l'écrou et les enduire à nouveau de graisse pour éviter un grippage.



La pose s'effectue en sens inverse. Avant de resserrer l'écrou à 80 Nm, il faut pousser sur la roue vers l'avant, afin que les tendeurs soient en appui contre les vis de réglage.

⚠ ATTENTION

- Au cas où vous ne disposeriez pas de clé dynamométrique lors du montage, faites ajuster le couple de serrage dès que possible dans un atelier KTM.
- Quand la roue est en place, toujours actionner le frein de manière à ce que les plaquettes prennent leur place.
- Veillez à ce qu'il n'y ait ni graisse ni huile sur le disque de frein. Le freinage s'en trouverait considérablement altéré.
- Serrer l'écrou à épaulement au couple prescrit. Une broche mal serrée peut provoquer une instabilité de la machine.



Vérifier la tension des rayons

Une tension des rayons correcte est très importante pour la stabilité de la roue et donc aussi pour la sécurité. Un rayon détendu crée un balourd et rapidement d'autres rayons se détendent. Il faut donc vérifier régulièrement la tension des rayons, particulièrement quand la machine est neuve. Avec la lame d'un tournevis on frappe légèrement sur chaque rayon (voir figure). Le son doit être clair. S'il est sourd, c'est que le rayon est desserré. Faire alors tendre les rayons dans un atelier, où l'on centrera aussi la roue.

⚠ ATTENTION

- Si vous roulez avec des rayons desserrés, ceux-ci peuvent s'arracher et par conséquent déstabiliser la tenue de route de la moto.
 - Des rayons trop tendus peuvent également casser en raison de contraintes mal réparties. Seuls des rayons correctement tendus répartissent les charges de manière optimale.
- Les rayons doivent être serrés à un couple de 5 Nm.



TRAVAUX D'ENTRETIEN PARTIE-CYCLE ET MOTEUR »



PRESSION		
	avant	arrière
Tout terrain	1,0 bar	1,0 bar
Route	1,5 bar	2,0 bar

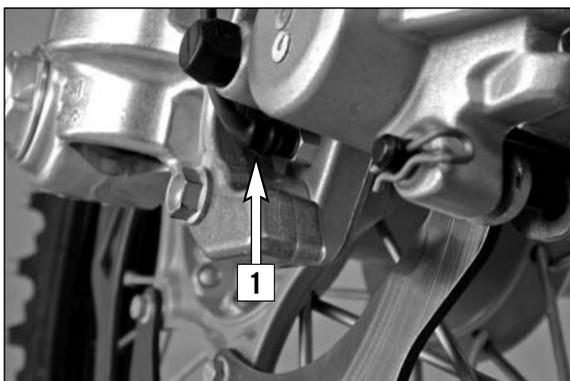
Pneus, pression

Le type, l'état et la pression des pneus ont une influence sur le comportement de la moto. C'est pourquoi il convient de vérifier avant toute utilisation.

- Les dimensions sont indiquées dans les caractéristiques techniques et sur la feuille des mines.
- L'état doit être vérifié avant chaque utilisation. regardera en particulier s'il n'y a pas de coupures, de clous ou d'autres objets pointus.
- Pour ce qui est de la profondeur du dessin, se conformer à la réglementation locale. Nous recommandons de changer le pneu au plus tard quand la profondeur n'est plus que de 2 mm.
- La pression doit être vérifiée régulièrement lorsque le pneu est froid. Une bonne pression est garante du confort de conduite et d'une longévité optimale du pneu.

⚠ ATTENTION

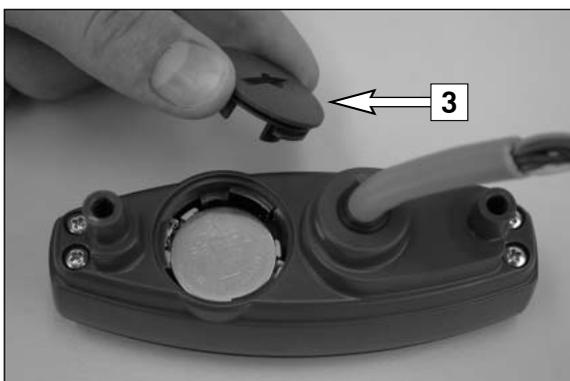
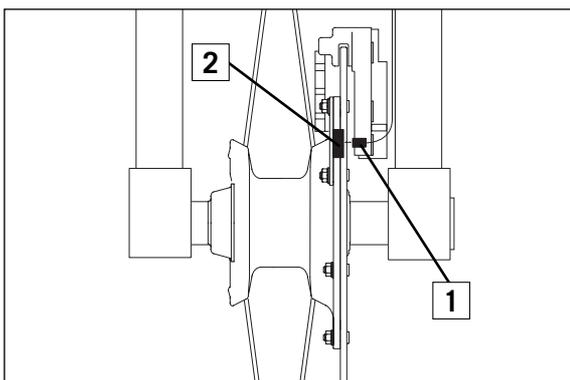
- **Ne faites monter que des pneus autorisés par KTM. D'autres pneus peuvent avoir une influence négative sur la tenue de route.**
- **Les roues avant et arrière doivent être équipées de pneus aux dessins de même nature. Respecter l'homologation en ce qui concerne les pneus.**
- **Pour votre sécurité, un pneu abîmé doit aussitôt être remplacé.**
- **Des pneus usés se comportent mal, en particulier sur chaussée mouillée.**
- **Une pression trop faible entraîne une usure anormale et un échauffement trop important du pneu.**



Vérification/réglage du capteur

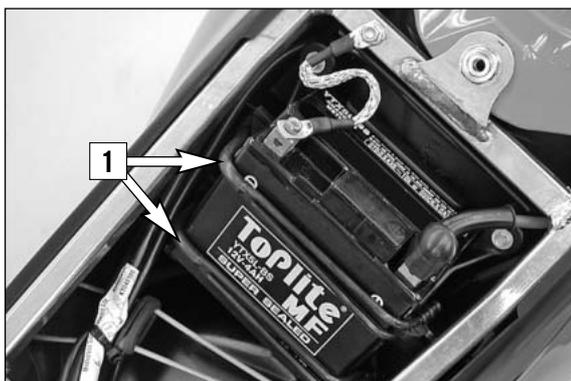
La distance entre l'aimant [2] et le capteur [1] doit être de 2 à 4 mm. Si ce n'est pas le cas, il se peut que le compteur fonctionne mal.

On peut corriger la distance en vissant ou en dévissant le capteur [1].



Pile pour le compteur électronique

Pour ce faire, démonter le capotage de phare et déposer le compteur électronique. Enlever le bouchon vissé [3], mettre une pile (Type Duracell CR 2430) avec les inscriptions sur le dessus et remettre le bouchon.



Batterie

La batterie se trouve sous la selle et ne nécessite aucun entretien. Cela signifie qu'il n'est pas nécessaire de contrôler le niveau de l'électrolyte. Les bornes, en revanche, doivent être nettoyées régulièrement et graissées avec une graisse non acide si besoin est. Le niveau de charge et la manière de charger sont très importants pour la durée de vie de la batterie.

DÉPOSE DE LA BATTERIE:

Débrancher d'abord le moins puis ensuite le plus.

Retirer le couvercle du boîtier de filtre à air et décrocher les deux sangles en caoutchouc [1].

Sortir la batterie.

Lors de la pose, positionner la batterie selon son type (voir illustration). Raccorder le moins en dernier.

⚠ ATTENTION

- Si pour une raison quelconque de l'électrolyte venait à s'échapper de la batterie, il faudrait faire très attention. Il contient de l'acide sulfurique, qui peut provoquer des brûlures graves.
- Rincer abondamment à l'eau en cas de contact avec la peau.
- En cas de projection dans les yeux, rincer pendant au moins 15 mn à l'eau et consulter aussitôt un médecin.
- Bien qu'il s'agisse d'une batterie en circuit fermé, des gaz explosifs peuvent néanmoins s'échapper. Ne pas provoquer d'étincelles autour de la batterie et ne pas en approcher de flamme.
- Garder les vieilles batteries hors de portée des enfants et les éliminer selon les prescriptions en vigueur.

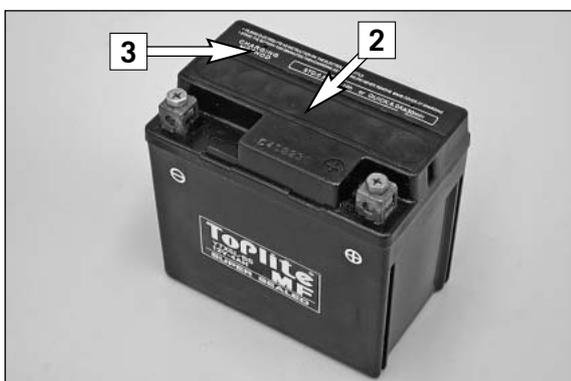
! ATTENTION

La barrette avec les bouchons [2] ne doit jamais être enlevée car on l'endommagerait alors.

STOCKAGE:

Si la moto est remise pour une période assez longue, il faut déposer la batterie et la charger. Température de stockage 0 - 35° C, sans action directe du soleil.

Charger la batterie tous les 3 mois.



Charge de la batterie

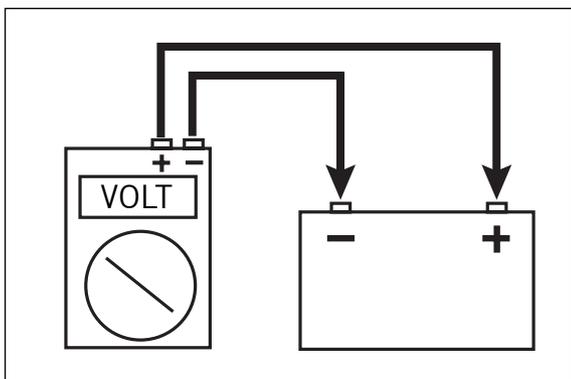
Même quand la batterie n'est pas sollicitée elle perd chaque jour de sa charge. Toujours débrancher la batterie pour la charger. Charger la batterie en suivant les instructions [3] portées sur la carcasse. L'intensité et le temps de charge ne doivent pas être dépassés. Une charge rapide avec une forte intensité a des conséquences négatives sur la durée de vie de la batterie.

Pour charger la batterie lorsqu'elle est en place sur la machine, il faut utiliser exclusivement le chargeur KTM (réf. 58429074000). Ainsi on est certain de ne pas endommager les systèmes électriques en raison d'une surtension. **Si l'on utilise un autre chargeur, il faut absolument déposer la batterie!** Cet appareil permet également de tester la tension au repos, la capacité de démarrage ainsi que l'alternateur. De plus, avec cet appareil il n'est pas possible de trop charger la batterie.

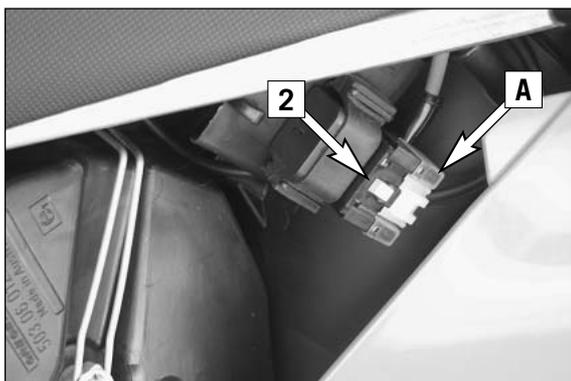
Quand la batterie a été vidée par des essais de démarrage, il faut la recharger sans délai. Si la batterie reste trop longtemps vide il se produit une décharge en profondeur et du sulfatage, ce qui détruit la batterie. En cas de stockage prolongé, il faut recharger la batterie au bout de 3 mois.

! ATTENTION

- La barrette avec les bouchons [2] ne doit jamais être enlevée car on l'endommagerait alors.
- Toujours débrancher le moins avant de charger la batterie afin d'éviter tout dommage à l'électronique de la moto.
- Quand on charge, il convient de brancher d'abord la batterie sur le chargeur, puis ensuite de brancher le chargeur. En fin de charge, débrancher d'abord le chargeur puis débrancher la batterie.
- Quand on effectue la charge dans un lieu clos, il convient d'assurer une bonne ventilation car la batterie produit alors des gaz explosifs.
- Si la batterie est chargée trop longtemps, avec une trop forte tension ou une intensité trop importante, de l'électrolyte s'échappe par les soupapes de sécurité. La batterie perd ainsi de sa capacité.
- Il faut autant que possible éviter les charges rapides.



TRAVAUX D'ENTRETIEN PARTIE-CYCLE ET MOTEUR »



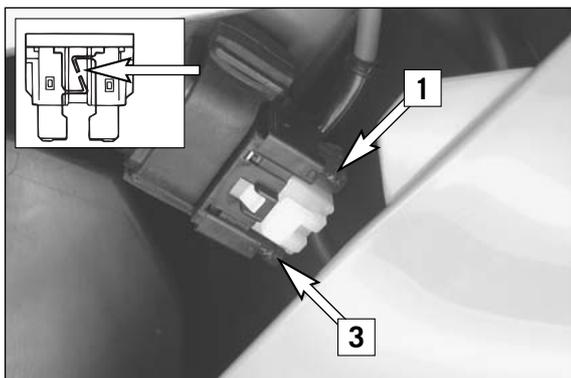
Fusible

Le fusible [1] se trouve dans le relais de démarreur [2] sous le cache latéral gauche.

Quand on a retiré le cache latéral gauche, couvercle filtre à air et le capuchon de protection [A], on peut voir le fusible.

Il protège les éléments suivants:

- Circuit du démarreur
- Avertisseur sonore
- Clignotants
- Compteur électronique

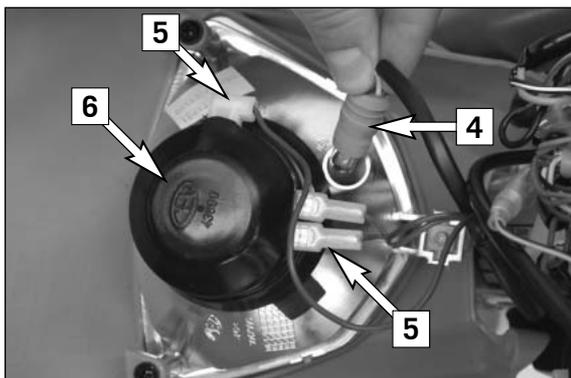


Dans le relais de démarreur il y a également un fusible de réserve [3] (10 ampères).

Si le fusible saute, le remplacer uniquement par un fusible de même valeur. Si le fusible neuf fond aussitôt, consulter impérativement un agent KTM.

! ATTENTION

Ne mettre en aucun cas un fusible plus fort ou un fusible "bricolé". Cela pourrait conduire à la destruction de toute l'installation électrique!



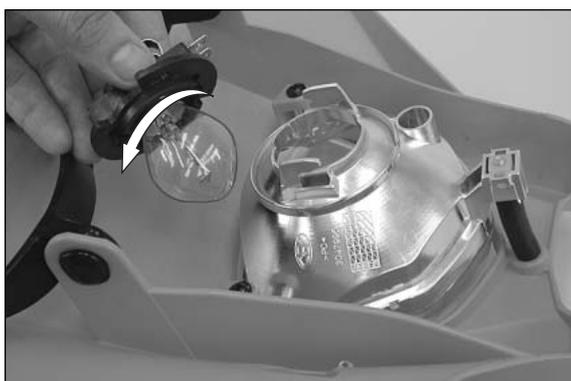
Remplacement d'une ampoule de phare ou de la veilleuse

Décrocher les deux sangles en caoutchouc et faire basculer la plaque de phare vers l'avant.

Avec précaution retirer la veilleuse [4] et sa douille de leur fixation.

Retirer la cosse [5] du culot de l'ampoule de phare et retirer le capuchon en caoutchouc [6]. Décrocher l'épingle et sortir l'ampoule du déflecteur.

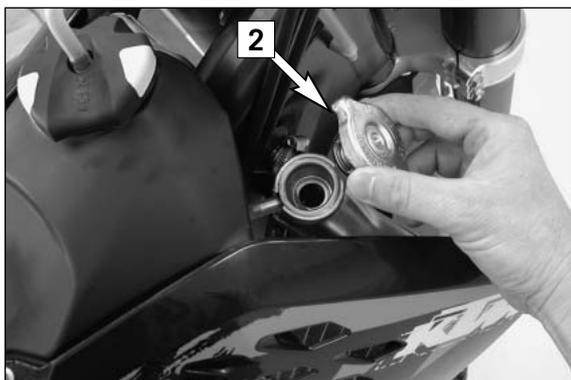
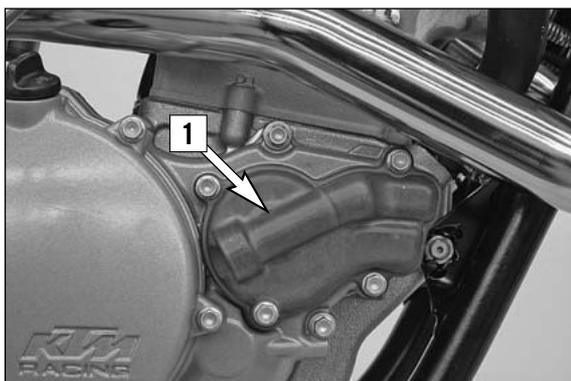
Pour changer la veilleuse on retire simplement l'ampoule de la douille.



Enfoncer légèrement l'ampoule, la faire tourner d'environ 30° dans le sens contraire de celui des aiguilles d'une montre et la retirer de la douille.

Le montage s'effectue en sens inverse.

Accrocher le capotage de phare aux tétons situés en bas et fixer avec les sangles en caoutchouc.



Système de refroidissement

La pompe à eau [1] provoque une circulation forcée du liquide de refroidissement. Lorsque le moteur est froid, le liquide de refroidissement ne circule que dans le cylindre et la culasse. Quand le moteur a atteint sa température de fonctionnement (env. 70 °C), le thermostat s'ouvre et le liquide de refroidissement est également envoyé dans les deux radiateurs en aluminium. Le refroidissement s'effectue par le vent relatif. Plus la vitesse est réduite, plus l'efficacité du refroidissement est faible. De la même manière, l'encrassement des ailettes du radiateur diminue l'efficacité du refroidissement.

La surpression qui apparaît lorsque le liquide chauffe est réglée par un système de soupape dans le bouchon du radiateur [2]. On peut atteindre une température de 120° C sans gêner le fonctionnement.

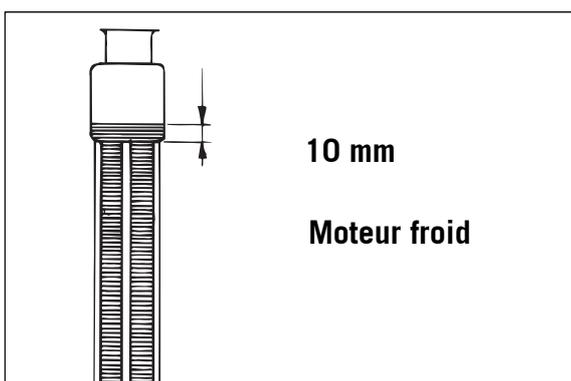
⚠ ATTENTION

- Il est préférable de vérifier le niveau de liquide de refroidissement lorsque le moteur est froid. Lorsque le moteur est chaud, il faut recouvrir le bouchon d'un chiffon et ouvrir lentement de manière à ce que la pression puisse s'échapper. Attention à ne pas s'ébouillanter!
- Ne pas débrancher les durites quand le moteur est chaud. La vapeur et le liquide de refroidissement, qui est bouillant, pourraient provoquer des brûlures graves.
- Si l'on se brûle, faire couler immédiatement de l'eau froide sur la partie du corps en question.
- Le liquide de refroidissement est toxique. Ne pas laisser à la portée des enfants.
- En cas d'ingurgitation, consulter aussitôt un médecin.
- Si du liquide de refroidissement gicle dans les yeux, rincer aussitôt à l'eau et consulter un médecin.

Le liquide de refroidissement est composé de 50% d'antigel et de 50% d'eau distillée. Il est nécessaire qu'il assure une protection jusqu' à -25° C. A côté de sa protection contre le gel, ce liquide est efficace également contre la corrosion, c'est pourquoi il ne faut pas le remplacer simplement par de l'eau.

! ATTENTION

- Si l'on a vidangé ou rajouté plus de 0,25 litre de liquide, il faut purger le circuit. (cf. ci-dessous).
- Il est nécessaire d'employer un antigel de qualité et d'une marque connue (Motorex Anti-Freeze). Un antigel de basse qualité peut provoquer de la corrosion et la formation de mousse.



Contrôle du niveau de liquide de refroidissement

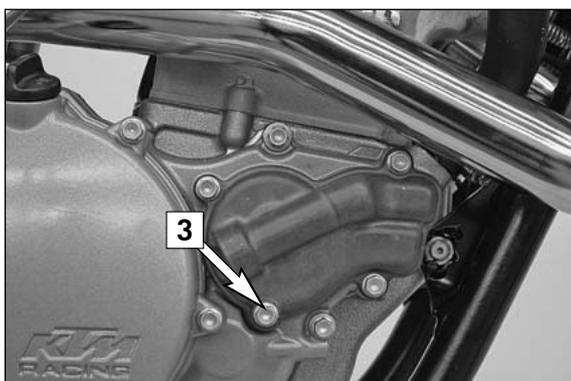
Lorsque le moteur est froid, le niveau du liquide de refroidissement doit se situer à environ 10 mm au dessus des lamelles (Cf. figure). Si la vidange a été faite, il faut remplir le système puis compléter lorsque le moteur tourne.

! ATTENTION

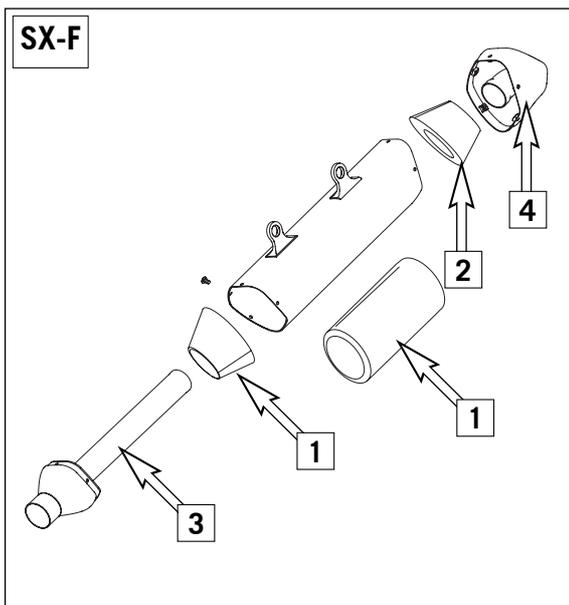
Il est préférable de vérifier le niveau de liquide de refroidissement lorsque le moteur est froid. Lorsque le moteur est chaud, il faut recouvrir le bouchon d'un chiffon et ouvrir lentement de manière à ce que la pression puisse s'échapper. Attention à ne pas s'ébouillanter!

Purge du circuit de refroidissement

On peut vidanger le circuit en enlevant le bouchon [3] situé à la partie avant du cylindre. Pour purger le circuit, mettre du liquide de refroidissement jusqu'à environ 10 mm au dessus des ailettes du radiateur. Vérifier à nouveau le niveau après avoir roulé un peu.



TRAVAUX D'ENTRETIEN PARTIE-CYCLE ET MOTEUR »



Remplacement de la fibre de verre du pot terminal *

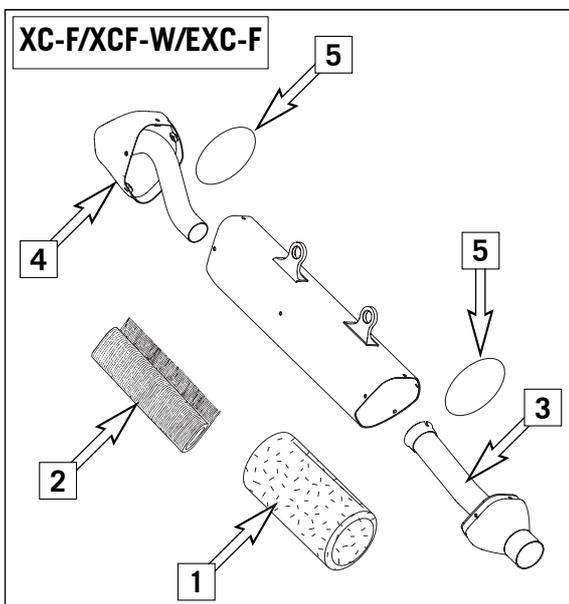
Les pots terminaux en aluminium sont remplis de fibre de verre. Il convient de faire vérifier ce bourrage régulièrement par un atelier KTM. (voir Tableau de graissage et d'entretien). Avec le temps ce bourrage passe par les trous du tube percé et disparaît. Le pot „bouffe“ la fibre. A côté de l'augmentation de bruit, c'est aussi la courbe de puissance qui se modifie. De la bourre prévue pour les différents types d'échappement est disponible chez les agents KTM. L'expérience montre que la ou les cartouches de bourre à l'avant [1] doivent être plus souvent remplacées que le tissu à l'arrière [2].

Déposer le pot et retirer l'embout avant avec le tuyau [3]. Retirer la cartouche de bourre avant. Nettoyer le tuyau.

Afin de faciliter le montage de la cartouche on peut se fabriquer un outil spécial en bois, en plastique ou en métal. Enfiler l'outil spécial dans le tube intérieur et enfiler par dessus la cartouche de fibre. Enfiler le tube avec la cartouche dans le pot de manière à ce que la fente du tube prenne sa place sur le rebord. Avec un outil qui ne coupe pas, bourrer le reste de la cartouche dans le pot et remettre l'embout.

Pour changer le tissu à l'arrière du pot il faut d'abord enlever la cartouche avant et le tube intérieur. Puis on perce les rivets afin d'enlever l'embout arrière [4].

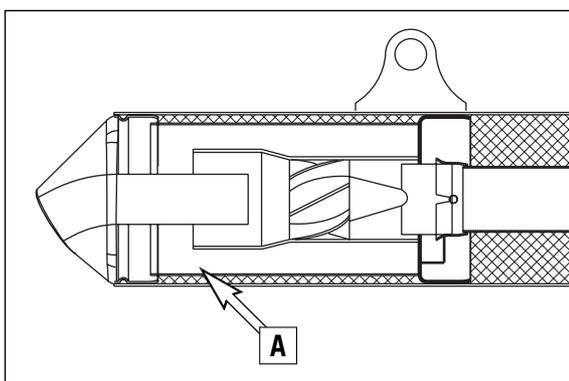
REMARQUE: Il faut mettre des joints toriques neufs [5] aux embouts à chaque fois que l'on démonte. Les cartouches de fibre sont disponibles chez les agents KTM.



Il faut veiller à ce que l'embout soit bien fixé. Le pot d'échappement doit être positionné de manière telle qu'il n'y ait aucune contrainte. Ensuite seulement serrer toutes les vis de fixation.

⚠ ATTENTION

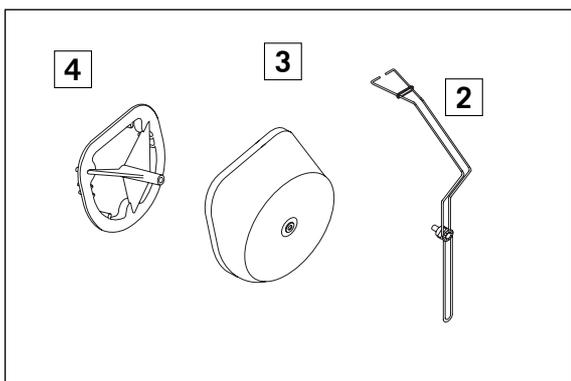
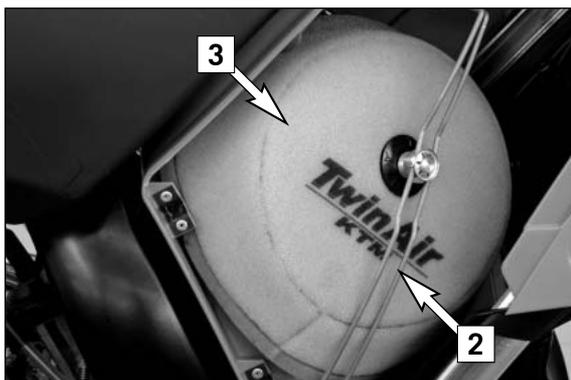
Les pièces constituant le système d'échappement sont brûlantes. Attendre qu'elles aient refroidi avant de les démonter.



Nettoyage du système „Sparkarrestor“ (XC-F/XCF-W USA) *

Le système „Sparkarrestor“ doit être nettoyé chaque fois que l'on change la fibre de verre et au moins une fois par an.

Pour ce faire on retire l'embout arrière et l'on enlève les dépôts éventuels au niveau [A]. Remplacer le joint torique et remettre l'embout en place.



Nettoyage du filtre à air *

Le filtre à air doit être nettoyé avant chaque course et selon l'importance de la poussière soulevée. Pour cela soulever le couvercle [1] (voir illustration) et le tirer vers l'avant.

Décrocher la patte de fixation [2] en bas, la repousser sur le côté et sortir du boîtier la cartouche [3] avec son support [4].

! ATTENTION

- Ne pas nettoyer la cartouche à l'essence ou au pétrole, car ces produits attaquent la mousse. KTM recommande les produits de la société Motorex (Bio Dirt Remover et Liquid Bio Power).
- Ne jamais utiliser la machine sans son filtre à air. La poussière et la saleté qui rentrent occasionnent une usure prématurée et peuvent provoquer des dommages.
- Si le filtre est mal positionné, de la poussière et de la saleté peuvent entrer dans le moteur et y causer des dégâts.

Nettoyer la cartouche dans le produit spécial et bien la faire sécher. La presser seulement et ne pas la tordre. Lorsque la cartouche est sèche, l'enduire d'une huile spéciale de haute qualité. Nettoyer également le boîtier. Vérifier l'état et la position de la pipe d'admission.

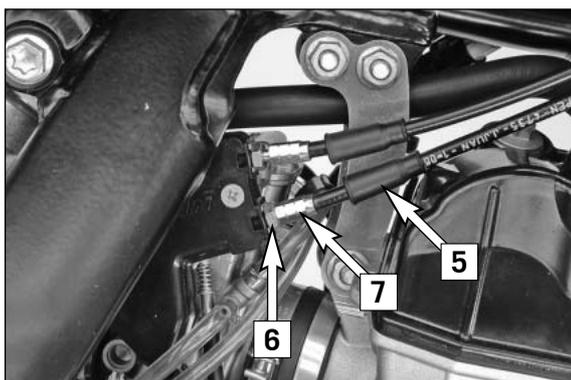
Monter le filtre sur son support. Enfiler le tout dans la pièce de bridage et mettre en place dans le boîtier. Faire attention au centrage et fixer avec la patte.

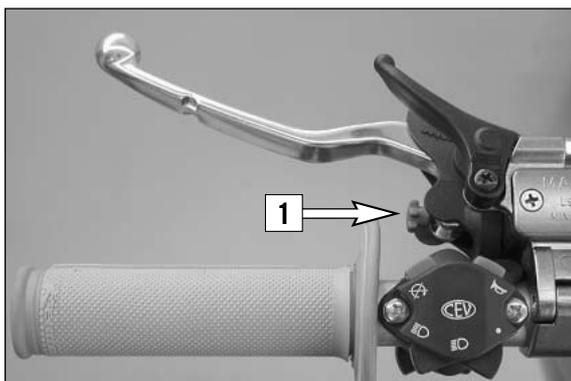
Réglage du câble de gaz *

La poignée tournante doit toujours avoir un jeu de 3 à 5 mm. D'autre part le régime de ralenti ne doit pas changer quand on tourne le guidon en butée à droite ou à gauche.

Pour régler le câble de gaz, déposer la selle et le réservoir avec les déflecteurs. Repousser le capuchon de protection [5], desserrer le contre-écrou [6] et tourner la vis de réglage [7]. Quand on tourne la vis dans le sens contraire de celui des aiguilles d'une montre on réduit le jeu, quand on tourne dans le sens des aiguilles d'une montre on l'augmente.

Serrer le contre-écrou et vérifier que la poignée tournante n'a pas de point dur. Poser le réservoir et la selle.



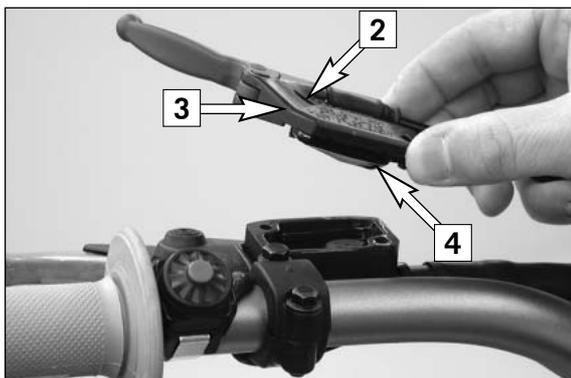


Réglage de la position de base de la poignée d'embrayage

La vis de réglage [1] permet de régler la position de base de la poignée d'embrayage de manière optimale en fonction de la grandeur de la main du pilote. Lorsqu'on tourne la vis dans le sens inverse de celui des aiguilles d'une montre, la poignée se rapproche du guidon. Quand on tourne dans le sens des aiguilles d'une montre, la poignée s'éloigne du guidon.

! ATTENTION

La plage de réglage est limitée. Tourner la vis seulement avec les doigts et ne pas forcer.



Contrôle du niveau d'huile de l'embrayage hydraulique

Pour vérifier le niveau de l'huile dans le maître-cylindre de l'embrayage, il faut enlever le couvercle. Pour ce faire retirer les vis [2] et déposer le couvercle [3] avec la membrane caoutchouc [4]. Lorsque le maître-cylindre est bien à l'horizontale le niveau d'huile doit se situer à 4 mm sous le bord supérieur.

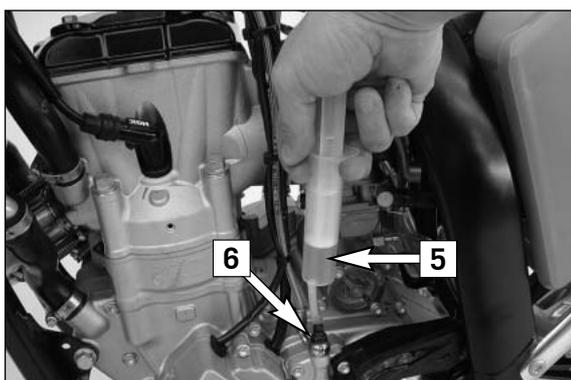
Rajouter, si besoin est, du liquide de frein DOT 4 ou DOT 5.1 (par ex. Motorex Brake Fluid DOT 5.1).

⚠ ATTENTION

- Ne jamais employer de liquide DOT 5 ! Il est constitué d'une base d'huile de silicone et sa couleur est pourpre. Les joints et les durites doivent être spéciaux pour ce liquide.
- Entreposer le liquide de frein hors de portée des enfants.
- Le liquide de frein peut provoquer des irritations de la peau. Eviter les projections sur la peau ou dans les yeux. En cas de projection dans les yeux, rincer à grande eau et consulter un médecin.

! ATTENTION

- Ne pas faire tomber de liquide de frein sur la peinture, qui se trouverait alors attaquée.
- N'utiliser que du liquide de frein propre et provenant d'un bidon bien fermé.



Purge de l'embrayage hydraulique *

Quand la résistance à la poignée d'embrayage se fait molle, il faut purger le circuit hydraulique. Pour ce faire on a besoin d'une seringue (outil spécial) ; elle est disponible chez les agents KTM.

Tourner le guidon de manière à ce que le maître-cylindre soit à l'horizontale. Retirer les vis [2] et le couvercle [3] avec la membrane [4].

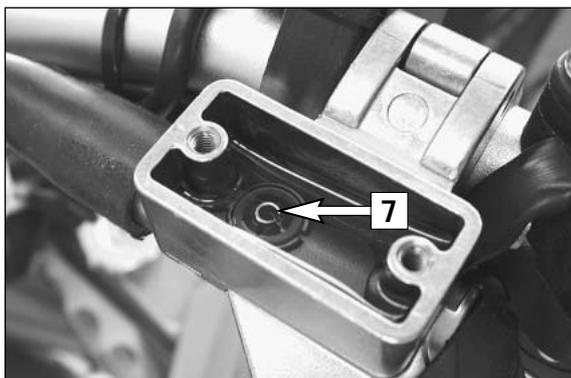
Remplir la seringue [5] de liquide de frein DOT 4 ou DOT 5.1 (par ex. Motorex Brake Fluid DOT 5.1).

⚠ ATTENTION

- Ne jamais employer de liquide DOT 5 ! Il est constitué d'une base d'huile de silicone et sa couleur est pourpre. Les joints et les durites doivent être spéciaux pour ce liquide.
- Entreposer le liquide de frein hors de portée des enfants.
- Le liquide de frein peut provoquer des irritations de la peau. Eviter les projections sur la peau ou dans les yeux. En cas de projection dans les yeux, rincer à grande eau et consulter un médecin.

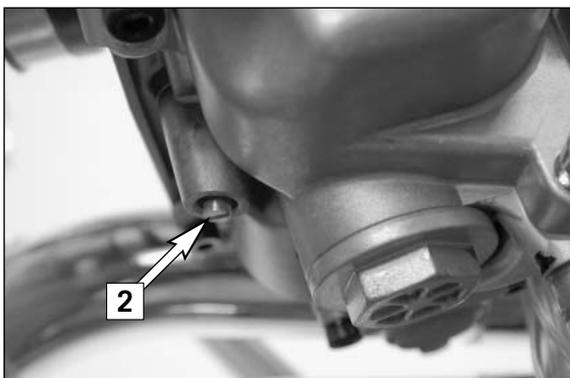
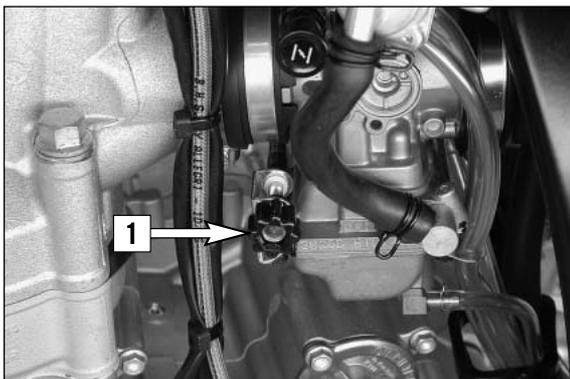
! ATTENTION

- Ne pas faire tomber de liquide de frein sur la peinture, qui se trouverait alors attaquée.
- N'utiliser que du liquide de frein propre et provenant d'un bidon bien fermé.



Enlever la vis de purge [6] se trouvant sur le cylindre récepteur et mettre en place la seringue. Faire entrer du liquide dans le circuit jusqu'à ce qu'il ressorte sans bulles par le passage [7] du maître-cylindre. Retirer régulièrement du liquide du bocal pour éviter un débordement.

Retirer la seringue quand la purge est terminée. Remettre la vis de purge. Corriger le niveau dans le bocal et remettre le couvercle (voir ci-dessus).



Carburateur – Réglage du ralenti (Keihin FCR-MX 39) *

Le réglage du ralenti a une forte influence sur la facilité du moteur à démarrer, c'est-à-dire qu'un moteur au ralenti mal réglé démarrera moins facilement.

Le ralenti se règle avec la vis de ralenti [1] et la vis de richesse [2]. La vis de ralenti permet de déterminer la position de base du boisseau. La vis de richesse permet de déterminer la richesse du mélange air/essence dont le moteur a besoin au ralenti. Quand on tourne dans le sens des aiguilles d'une montre on diminue la part d'essence (mélange pauvre), quand on tourne dans le sens contraire de celui des aiguilles d'une montre on l'augmente (mélange riche).

Pour régler correctement le ralenti, on procédera de la manière suivante:

- 1 Visser la vis de richesse [2] jusqu'en butée puis réglage de base (voir Caractéristiques techniques de moteur) du ralenti.
- 2 Rouler pour faire chauffer le moteur.
- 3 Avec la vis de ralenti [1] régler le ralenti à sa valeur normale de 1400 -1500 t/mn.
- 4 Tourner lentement la vis de richesse [2] dans le sens des aiguilles d'une montre jusqu'à ce que le régime commence à baisser. Noter la position, puis tourner en sens inverse jusqu'à ce que le régime tombe pareillement. Entre ces deux positions on recherchera le point où le moteur tourne le plus vite. Si le régime de ralenti devait alors trop grimper, il faudrait le réduire à une valeur normale et recommencer l'opération au point 4. Un pilote très sportif effectuera un réglage un peu différent; il tournera la vis de richesse dans le sens des aiguilles d'une montre d'un quart de tour par rapport à la valeur idéale, de manière à appauvrir un peu le mélange car son moteur, en action, est plus chaud.

Remarque: Si la méthode décrite ne permet pas d'obtenir un résultat satisfaisant, il se peut que le gicleur de ralenti ait une mauvaise valeur.

a) Si le régime ne bouge pas en vissant à fond la vis de richesse, il faut monter un gicleur plus petit.

b) Si le moteur cale alors que que la vis de richesse est dévissée de 2 tours, il faut monter un gicleur plus gros.

Lorsqu'on change le gicleur, il faut évidemment recommencer le réglage à partir du début.

- 5 Régler alors le régime de ralenti à la valeur désirée au moyen de la vis de ralenti.
- 6 A la suite d'une variation importante de la température extérieure ou pour une forte différence d'altitude il faut refaire le réglage du ralenti.

Usure du carburateur

Le boisseau, l'aiguille et le puits d'aiguille connaissent une usure importante en raison des vibrations du moteur. Cette usure produit un dysfonctionnement (par exemple un mélange trop riche). C'est pourquoi il faut vérifier ces pièces après environ 50 heures d'utilisation.

Contrôle de la hauteur de cuve (position du flotteur) *

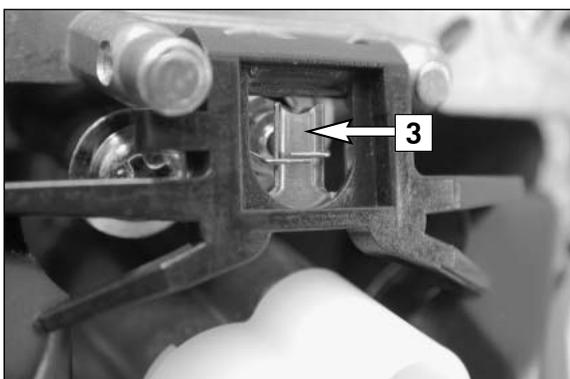
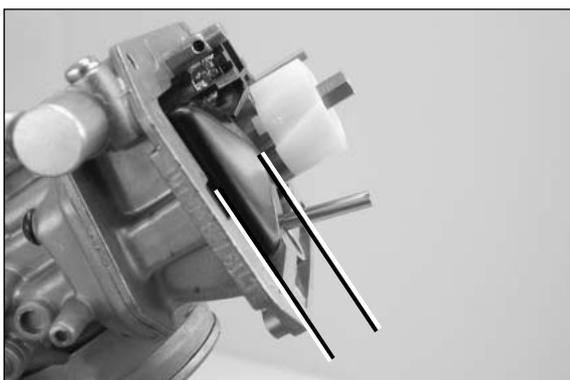
Déposer le carburateur et retirer la cuve. Incliner le carburateur de manière à ce que le flotteur touche le pointeau mais sans appuyer dessus.

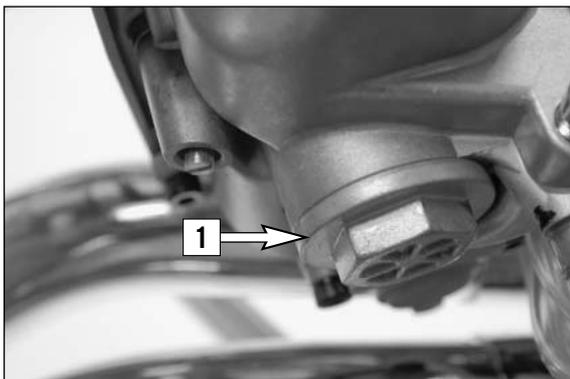
Dans cette position le bord du flotteur doit être parallèle au plan de joint de la cuve (voir illustration).

Si la valeur n'est pas respectée, il convient de vérifier le pointeau et de le remplacer si nécessaire.

Si le pointeau est normal, on peut corriger la valeur en tordant la languette [3] du flotteur.

Remonter la cuve, reposer le carburateur et régler le ralenti.





Vider la cuve du carburateur

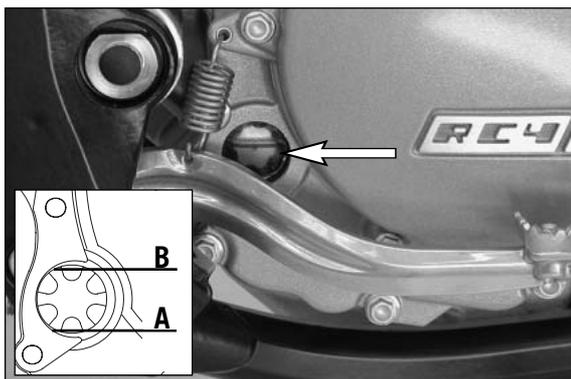
Chaque fois qu'on a lavé la machine à l'eau il faut vider la cuve du carburateur, afin d'éliminer l'eau qui aurait pu entrer. En effet, s'il y a de l'eau dans la cuve le moteur ne fonctionne pas correctement.

Effectuer cette opération lorsque le moteur est froid. Fermer le robinet d'essence et mettre un chiffon sous le carburateur pour absorber l'essence qui va couler.

Enlever le bouchon [1] et le nettoyer à l'air comprimé. Remettre le bouchon avec son joint, ouvrir le robinet et vérifier l'étanchéité.

⚠ ATTENTION

- L'essence est nocive et s'enflamme facilement, il faut donc faire très attention. Ne jamais travailler sur le système d'alimentation à proximité d'une flamme ou en fumant.
- Toujours laisser d'abord le moteur refroidir. Essuyer aussitôt l'essence que l'on aurait pu renverser. Les matériaux imprégnés d'essence s'enflamment également avec facilité. Si l'on venait à ingurgiter de l'essence ou qu'une goutte sautait dans les yeux, il faudrait consulter immédiatement un médecin.



Contrôle du niveau d'huile

La vérification du niveau d'huile se fait moteur chaud ou froid. Mettre la machine bien droite (ne pas utiliser la béquille latérale).

Si le moteur est froid, le niveau doit se situer à la partie inférieure [A] du regard.

Si le moteur est chaud, le niveau doit se situer à la partie supérieure [B] du regard.

Rajouter de l'huile si nécessaire.

! ATTENTION

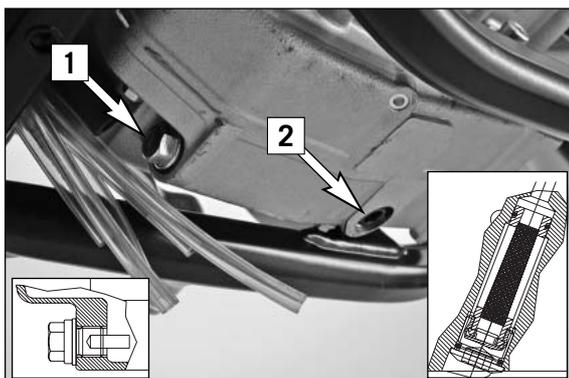
Une trop faible quantité d'huile ou une huile de basse qualité provoquent une usure prématurée du moteur.

Huile moteur

Autrefois on employait pour les motos quatre-temps des huiles de voiture dans la mesure où il n'existait pas de spécifications spéciales pour les motos. Les évolutions techniques différentes des deux secteurs ont entraîné la mise en place d'une spécification particulière pour les motos quatre-temps, la norme JASO T903 MA. Si l'on recherche pour les voitures de grands intervalles entre les vidanges, pour les motos ce qui est déterminant ce sont les régimes élevés avec des puissances au litre importantes. Sur la plupart des machines la boîte de vitesses et l'embrayage sont également graissés avec la même huile. La norme JASO MA tient compte de ces spécificités.

N'utiliser que des huiles moteur totalement de synthèse qui répondent à la norme JASO MA (voir les indications sur le bidon).

KTM recommande Motorex Power Synt 4T de viscosité 10W/50.



Vidange *

REMARQUE: Lors de la vidange il faut nettoyer la crépine longue et la crépine courte; Le filtre à huile doit être remplacé. La vidange s'effectue moteur chaud.

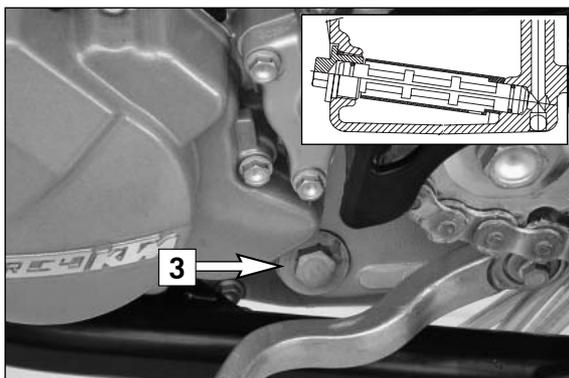
⚠ ATTENTION

Un moteur à température de fonctionnement et l'huile qu'il contient sont brûlants. Il y a danger de se brûler.

Mettre la machine sur une surface plane. Enlever le bouchon [1] et laisser l'huile s'écouler dans un récipient.

Nettoyer à fond le bouchon et son aimant.

Lorsque toute l'huile s'est écoulée, nettoyer le plan de joint, remettre le bouchon avec un joint et serrer à 20 Nm.

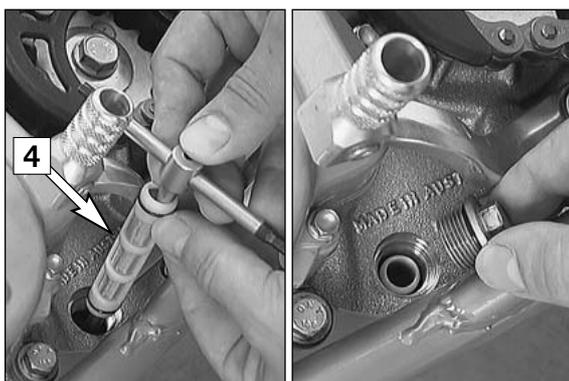


NETTOYAGE DE LA CRÉPINE COURTE

La crépine se situe dans le bouchon six pans creux [2] à la partie inférieure du moteur. Enfiler une clef allen dans le bouchon et avec un maillet donner quelques coups sur la clef de manière à débloquer. Sortir la crépine, nettoyer à fond et souffler à l'air comprimé. Vérifier l'état des joints toriques et les remplacer si nécessaire. Remonter la crépine avec le bouchon et serrer à 10 Nm.

NETTOYAGE DE LA CRÉPINE LONGUE

La crépine longue se trouve dans le bouchon à six pans [3] à côté du numéro de moteur. Sortir le bouchon avec la crépine, nettoyer à fond et souffler à l'air comprimé. Vérifier l'état des joints toriques et les remplacer si nécessaire.

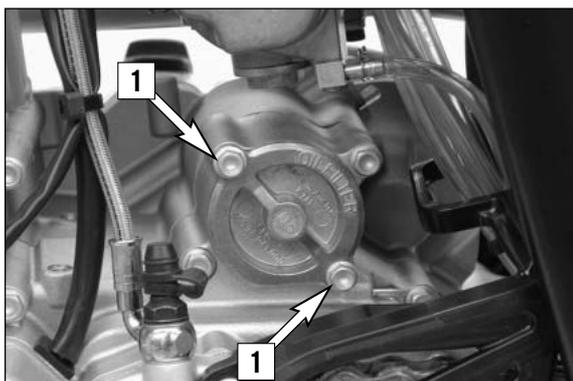


Pour monter la crépine longue [4], l'enfiler sur une tige ou une clef d'environ 300 mm. Enfiler la tige par le trou et jusque dans l'alésage pratiqué dans la paroi opposée du carter. Faire alors glisser la crépine sur la tige jusqu'en butée. Retirer la tige, mettre le bouchon et le serrer à 15 Nm.

! ATTENTION

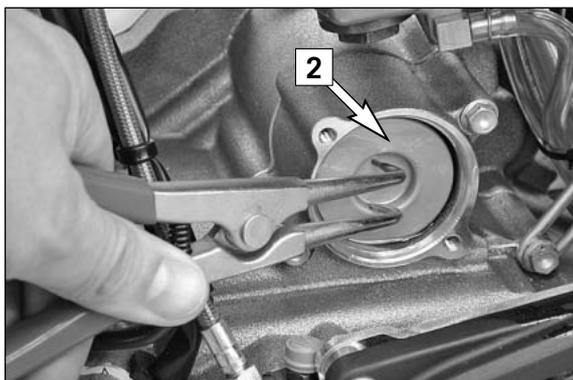
La crépine se monte en biais vers le bas. Si le montage n'est pas correct elle perd de son efficacité et il y a usure accrue du moteur.

TRAVAUX D'ENTRETIEN PARTIE-CYCLE ET MOTEUR »



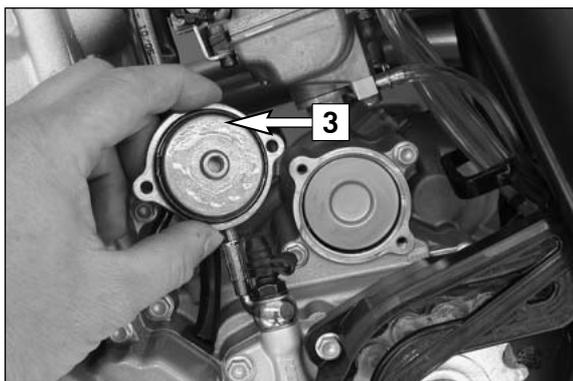
Changement des filtres à huile *

Mettre un récipient sous le moteur pour recueillir l'huile. Enlever les 2 vis [1] et retirer les deux couvercles.



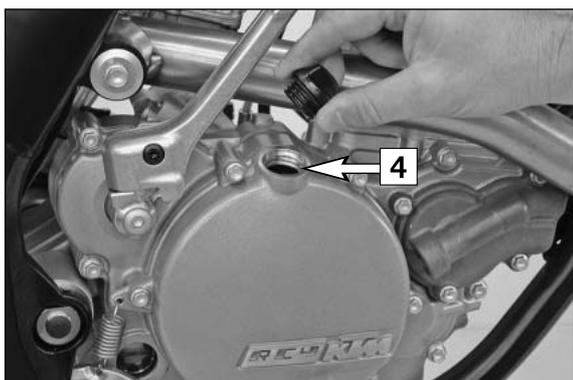
Avec une pince à circlips on peut alors sortir du carter les cartouches filtrantes [2].

Nettoyer les joints toriques et les plans de joint des couvercles et du carter. Vérifier l'état des joints toriques et les remplacer si nécessaire.



Coucher la moto et remplir le logement du filtre à moitié environ avec de l'huile moteur. Remplir la cartouche d'huile et la mettre dans son logement.

Graisser le joint torique du couvercle et monter le couvercle [3]. Mettre les vis et les serrer à 6 Nm.



Redresser la machine.

Enlever la jauge [4] se trouvant sur le carter d'embrayage et mettre 1,1 d'huile moteur synthétique (Motorex Power Synt 4T 10W/50).

Faire démarrer le moteur et vérifier l'étanchéité des différents bouchons et des couvercles des filtres.

Pour finir, vérifier à nouveau le niveau d'huile et corriger si nécessaire.

RECHERCHE DE PANNES »

Si les révisions préconisées pour votre machine sont effectuées régulièrement, aucune panne ne doit se produire. Si toutefois un problème devait surgir, il est conseillé d'en chercher l'origine en s'aidant du tableau ci-après.

Il faut remarquer néanmoins que l'on ne peut effectuer soi-même nombre d'interventions. En cas de doute, s'adresser à un agent KTM.

PANNE	CAUSE	REMEDE
Le moteur n'est pas entraîné (Démarreur électrique)	Fusible grillé La batterie est déchargée	Déposer le couvercle du boîtier de filtre à air. Remplacer le fusible dans le relais de démarreur. Charger la batterie et déterminer pourquoi elle est déchargée. Consulter un atelier
Le moteur est entraîné, mais ne démarre pas (Démarreur électrique) Le moteur ne démarre pas (kickstarter)	Erreur du pilote La moto n'a pas servi pendant longtemps; la cuve du carburateur est pleine de vieille essence L'essence n'arrive pas Moteur noyé Bougie noire ou mouillée Ecartement des électrodes trop important Bougie ou capuchon de bougie défectueux Fil de masse, bouton d'arrêt d'urgence, contacteur endommagés Cosses du boîtier électronique, du capteur ou de la bobine oxydées Eau dans le carburateur, gicleurs bouchés	Ouvrir le robinet, mettre de l'essence, mettre le starter, respecter la procédure de démarrage (cf. recommandations). Les composants très inflammables des nouveaux carburants se volatilisent quand la machine n'est pas utilisée. Lorsque la période de non-utilisation est supérieure à une semaine, il faut vider la cuve. Une fois la cuve remplie de bonne essence, le moteur démarre immédiatement. Fermer le robinet, débrancher la durite au niveau du carburateur, la mettre au-dessus d'un récipient et ouvrir le robinet. – si l'essence coule, il faut nettoyer le carburateur – si l'essence ne coule pas, vérifier la mise à l'air du réservoir et éventuellement nettoyer le robinet Nettoyer la bougie et la sécher ou la changer Nettoyer la bougie et la sécher ou la changer Régler à 0,6 mm Démonter la bougie, remettre le fil, tenir la bougie à la masse sur le moteur et actionner le démarreur. Il doit y avoir une belle étincelle. – s'il n'y a pas d'étincelle, changer d'abord la bougie – s'il n'y a toujours pas d'étincelle, enlever le capuchon de bougie, tenir le fil à environ 5 mm de la masse et faire tourner le moteur – si l'étincelle jaillit, c'est le capuchon qu'il faut changer. – sinon, vérifier l'allumage. Retirer le réservoir, débrancher le fil noir/jaune relié au fil du bouton de masse et vérifier l'étincelle. S'il y a une étincelle, chercher la panne au niveau du circuit de mise à la masse. Déposer la selle, le cache latéral droit et le réservoir. Nettoyer les cosses et les traiter avec un aérosol antihumidité Démonter le carburateur pour le nettoyer.

RECHERCHE DE PANNES »

PANNE	CAUSE	REMEDE
Le moteur n'a pas de ralenti	Gicleur de ralenti bouché Vis de ralenti déréglée Bougie défectueuse Allumage défectueux	Démonter le carburateur et nettoyer les gicleurs Faire régler le carburateur Changer la bougie Faire vérifier l'allumage
Le moteur ne monte pas en régime	Le carburateur déborde parce que le pointeau est encrassé ou usé Gicleurs mal serrés Avance électronique défectueuse	Démonter le carburateur et en vérifier l'état d'usure Resserrer les gicleurs Faire vérifier l'allumage
Le moteur ne tire pas	L'alimentation se fait mal, le carburateur est encrassé Flotteur percé Filtre à air encrassé L'échappement a une fuite, est déformé ou manque de fibre de verre dans le pot terminal. Jeu aux soupapes trop faible Avance électronique défectueuse	Nettoyer l'alimentation et le carburateur, en vérifier l'état Remplacer le flotteur Nettoyer le filtre à air ou le remplacer, consulter un atelier Vérifier la fixation du manchon en caoutchouc et du carburateur. Régler le jeu aux soupapes Faire vérifier l'allumage
Retours au carburateur, ratés	Manque d'essence Prise d'air	Nettoyer et vérifier l'alimentation et le carburateur Vérifier l'étanchéité au carburateur et à la pipe d'admission
Le moteur chauffe	Manque de liquide de refroidissement Pas assez de vent relatif Le circuit de refroidissement n'a pas été purgé. Ailettes du radiateur encrassées Formation de mousse Durite pincée	Rajouter du liquide de refroidissement, vérifier l'état du circuit (cf. Travaux d'entretien) Rouler vite pour refroidir Purger le circuit de refroidissement Nettoyer les ailettes au jet d'eau Remplacer le liquide de refroidissement, utiliser un anti-gel de qualité Raccourcir ou changer la durite
Consommation d'huile élevée	Le tuyau de mise à l'air du moteur fait un croc. Niveau d'huile moteur trop élevé Huile moteur trop fluide (viscosité)	Mettre le tuyau en place correctement, éventuellement le changer Corriger le niveau d'huile. Utiliser de l'huile moteur plus visqueuse, observez le chapitre „Huile moteur“
Batterie déchargée	Allumage non coupé (a consommé le courant) La génératrice ne charge pas la batterie	Charger la batterie selon les prescriptions Déposer la selle et vérifier les raccordements du régulateur Faire tester le régulateur et la génératrice dans un atelier

NETTOYAGE »

Nettoyer régulièrement la machine afin que les éléments en plastique gardent leur brillant.

Le mieux est d'utiliser une éponge et de l'eau chaude, à laquelle on ajoute un détergent ordinaire. On peut préalablement enlever les plus grosses salissures avec un jet d'eau pas trop puissant.

! ATTENTION

Quand on utilise un nettoyeur haute pression, faire attention à ne pas diriger le jet sur les composants électriques, les prises de raccordement, les câbles, les roulements, le carburateur etc. En effet, en raison de la pression l'eau rentre alors dans ces éléments, les empêche de bien fonctionner et peut même provoquer leur destruction.

- Avant tout lavage il faut boucher le tuyau d'échappement pour éviter que de l'eau n'y pénètre.
- Pour nettoyer le moteur on utilisera un produit ordinaire tel qu'on en trouve dans le commerce. Les parties très sales seront frottées avec un pinceau.
- Quand la moto aura été soigneusement rincée à l'eau, mais sans pression, on la séchera avec un chiffon ou à l'air comprimé. Vider la cuve du carburateur. Puis on roulera un peu, de manière à ce que le moteur atteigne sa température normale de fonctionnement. On utilisera aussi les freins. De cette manière l'eau qui aurait pu rester dans les recoins s'évaporerait d'elle-même.
- Repousser les capuchons de protection des cocottes au guidon de manière à ce que l'eau qui a pu pénétrer puisse s'évaporer.
- Quand la machine a refroidi, il convient de huiler ou de graisser toutes les articulations et les pièces en frottement. Traiter la chaîne avec un aérosol adéquat. Huiler également le robinet d'essence.
- Afin d'éviter les problèmes électriques il convient de traiter le bouton d'arrêt d'urgence, le bouton de masse, les contacteurs et les raccords avec un aérosol spécial.

CONSERVATION POUR L'USURE D'HIVER »

Si la machine est utilisée également en hiver et que les routes sont salées, il faut prendre des mesures préventives contre la corrosion.

- Nettoyer la moto à fond et la laisser sécher.
- Traiter le moteur, le carburateur, le bras oscillant et toutes les parties zinguées et non peintes (à l'exception des disques de frein) avec un produit anticorrosion à base de cire.

⚠ ATTENTION

Ne pas traiter les disques de frein car le freinage s'en trouverait fortement diminué.

! ATTENTION

Quand on a roulé sur des routes salées il faut nettoyer la moto à fond à l'eau froide et bien la sécher.

STOCKAGE »

Si l'on ne se sert pas de la machine pendant une période assez longue, il est préférable d'effectuer les travaux suivants:

- Nettoyage complet (voir chapitre Nettoyage)
- Vidanger l'huile du moteur, changer les filtres à huile, le long et le court (la vieille huile contient des agents agressifs).
- Vérifier le niveau du liquide de refroidissement et sa teneur en antigel
- Faire chauffer une nouvelle fois le moteur, fermer le robinet d'essence et attendre que le moteur s'arrête de lui-même. Ouvrir le bouchon de la cuve du carburateur et laisser s'écouler le reste d'essence.
- Enlever la bougie et mettre dans le cylindre environ 5 cm³ d'huile moteur. Actionner le kick une dizaine de fois pour répartir l'huile dans le cylindre et remettre la bougie
- Mettre le piston sur le point de compression de manière à ce que les soupapes soient fermées.
- Vidanger le réservoir en utilisant un bidon adéquat
- Vérifier la pression des pneus
- Graisser les articulations des leviers, pédales etc. ainsi que la chaîne
- Déposer la batterie et la charger (voir chapitre Batterie).
- Le lieu de stockage doit être sec et non soumis à des écarts importants de température
- Recouvrir la machine d'une toile ou d'une couverture laissant passer l'air. Ne pas utiliser de bâches étanches, qui retiennent l'humidité, ce qui provoque de la corrosion.

! ATTENTION

Il est très mauvais de faire tourner un peu le moteur d'une moto stockée. En effet, il n'atteint pas alors sa température normale de fonctionnement, si bien que la vapeur d'eau issue de la combustion se condense et fait rouiller les soupapes et l'échappement.

REMISE EN SERVICE APRÈS STOCKAGE

- Mettre la batterie en place en respectant la polarité
- Réglage de l'heure sur le compteur
- Remplir le réservoir d'essence neuve
- Effectuer le contrôle habituel de mise en service (Cf. conseils d'utilisation)
- Bref essai en roulant avec prudence

NOTA BENE: Avant de remettre la machine, vérifier l'état et le bon fonctionnement de tous les éléments. Il est préférable de faire effectuer l'entretien, les réparations et les transformations durant la morte saison car les ateliers sont alors moins chargés et l'attente est moins longue qu'en début de saison.

CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES – MOTEUR »

MOTEUR	250 SX-F, XC-F	250 XCF-W, EXC-F
Type	Monocylindre 4-temps à refroidissement liquide	
Cylindrée	249,51 cm ³	
Alésage/Course	76 / 55 mm	
Compression	12,8 : 1	
Carburant	Super sans plomb d'au moins 95 d'indice d'octane	
Distribution	4 soupapes commandées par culbuteurs et 2 arbres à cames Entraînement par deux pignons et une chaîne	
Diamètre des soupapes Admission	30,9 mm	
Diamètre des soupapes Echappement	26,5 mm	
Jeu à froid Admission	0,10 - 0,15 mm	
Jeu à froid Echappement	0,12 - 0,17 mm	
Roulements de vilebrequin	2 roulements à rouleaux	
Tête de bielle	Roulement à aiguilles	
Pied de bielle	Bague en bronze	
Piston léger	forgé	
Segments	1 compression, 1 racleur avec ressort	
Graissage moteur et boîte	Sous pression, pompe Eaton, huile dans le carter	
Huile moteur	huile synthétique (p.es. Motorex Power Synt 4T 10W/50)	
Capacité de huile	1,1 litre	
Transmission primaire	22:68	
Embrayage	Multidisque en bain d'huile / fonctionnement hydraulique (liquide de frein DOT 5.1)	
Boîte	6-rapports	6-rapports
1 ^{ère}	13:32	13:33
2 ^{ème}	15:30	17:33
3 ^{ème}	17:28	19:29
4 ^{ème}	19:26	23:28
5 ^{ème}	21:25	23:23
6 ^{ème}	22:24	26:22
Allumage	à DC-CDI sans rupteur, avance digital, type Kokusan	
Générateur	12 V 80 W à 5000 t/mn; SX-F pas de générateur	
Bougie	NGK CR 9 EBK	
Refroidissement	Refroidissement liquide avec pompe	
Liquide de refroidissement	1 litre: 50% du antigel, 50% de l'eau distillée; au minimum -25°C	
Démarrage	électrique, kickstarter; SX-F kick seulement	

Huile moteur

N'utiliser que des huiles moteur totalement de synthèse qui répondent à la norme JASO MA (voir les indications sur le bidon). KTM recommande Motorex Power Synt 4T de viscosité 10W/50.

! ATTENTION

Une trop faible quantité d'huile ou une huile de basse qualité provoquent une usure prématurée du moteur.

CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES – MOTEUR »

COUPLES DE SERRAGE – MOTEUR		
Vis à épaulement carter moteur, d'embrayage, d'allumage, pompe à eau	M6	10 Nm
Bouchon de vidange	M12x1,5	20 Nm
Bouchon six pans creux filtre à huile court	M16x1,5	Huiler + 10 Nm
Bouchon six pans creux filtre à huile long	M20x1,5	15 Nm
Vis à épaulement couvercle du filtre à huile	M5	6 Nm
Bouchon soupape de surpression	M12x1,5	20 Nm
Vis couvercle de pompe à huile	M5	Loctite 222 + 6 Nm
Vis à épaulement cylindre/culasse	M6	10 Nm
Vis de fixation de culasse	M10	Huiler + 40/50 Nm
Vis à épaulement bride d'échappement	M6	Loctite 243 + 10 Nm
Vis des couvre-culasse	M6	10 Nm
Vis de l'arbre à cames	M12x1	Loctite 243 + 80 Nm
Vis à épaulement/écrou fixation d'arbre à cames	M7	Huiler + 18 Nm
Écrou six pans pignon en bout vilebrequin	M18x1,5 gauche	Loctite 243 + 150 Nm
Écrou de la noix d'embrayage	M18x1,5	Loctite 243 + 120 Nm
Vis à épaulement ressorts d'embrayage	M6	10 Nm
Vis six pans creux verrouillage guide-fourchettes	M6	Loctite 243 + 10 Nm
Vis à épaulement levier de verrouillage	M5	Loctite 243 + 6 Nm
Vis frein pour le roulement de guide-fourchettes	M6	Loctite 243 + 6 Nm
Vis frein pour le roulement d'arbre primaire	M6	Loctite 243 + 6 Nm
Vis six pans à épaulement guide/patin de chaîne	M6	Loctite 243 + 10 Nm
Bouchon de tendeur de chaîne	M24x1,5	25 Nm
Vis à épaulement stator SX-F	M5	Loctite 243 + 6 Nm
Vis à épaulement stator XC-F, XCF-W, EXC-F	M6	Loctite 243 + 8 Nm
Vis à épaulement démarreur électrique	M6	10 Nm
Vis à épaulement capteur	M5	Loctite 243 + 6 Nm
Écrou à épaulement rotor	M12x1	60 Nm
Vis à épaulement butée de kick	M6	Loctite 243 + 10 Nm
Patte tenant les fils (allumage)	M6	Loctite 243 + 6 Nm
Vis du kick	M8	Loctite 243 + 25 Nm
Vis à épaulement sélecteur	M6	Loctite 243 + 10 Nm
Vis six pans pignon de sortie de boîte	M10	Loctite 243 + 60 Nm
Bougie	M10	10-12 Nm

REGLAGE DE BASE DU CARBURATEUR					
	250 SX-F	250 XC-F/XCF-W ZA	250 XCF-W USA	250 EXC-F EU, AUS	250 EXC-F Six Days
Carburateur type Keihin FCR-MX	3925F	3900K	3900K	3900H	3900K
Gicleur principal	175	168	168	168	172
Aiguille	OBETP	OBETP	OBEKT	OBDIS	OBETP
Gicleur de ralenti	40	40	42	42	42
Gicleur de air principal	200	200	200	200	200
Gicleur de air ralenti	100	100	100	100	100
Position de l'aiguille	4ème cran à partir du haut		3ème cran à partir du haut		5ème cran à partir du haut
Gicleur de starter	85	85	85	65	85
Vis de richesse ouvert	1	1	1,5	1,25	1,25
Boisseau	15	15	15	15	15
Étranglement	–	–	–	butée boisseau	–
Leak jet	–	–	50	70	70
Bouton de démarrage à chaud.	2,5 mm	–	–	–	–

CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES – PARTIE-CYCLE »

PARTIE-CYCLE	250-F			
Cadre	Cadre en tube d'acier au chrome-molybdène			
Fourche	WP Suspension – 4860 MXMA CC / MXMA + PA			
Débattement avant/arrière	300/335 mm			
Suspension arrière	WP Suspension – 5018 PDS DCC Amortisseur central			
Frein avant	disque Ø 260 mm percé, pince flottante			
Frein arrière	disque Ø 220 mm percé, pince flottante			
Disques de frein	usure max. avant 2,5mm, arrière 3,5mm			
Pneu avant	SX-F, XC-F, XCF-W 80/100-21"		EXC-F, EXC-F Six Days 90/90-21"	
Pression tout -terrain Pression route en solo	1,0 bar 1,5 bar			
Pneu arrière	SX-F, 100/90-19"	XC-F, XCF-W 100/100-18"	EXC-F, EXC-F Six Days 120/90-18"	
Pression tout -terrain Pression route en solo	1,0 bar 2,0 bar			
Réservoir	250 SX-F: 7,2 litre 250 XC-F, XCF-W, EXC-F: 9,2 litre, 2 litre Reserve			
Démultiplication secondaire	250 SX-F, XC-F 13:48	250 XCF-W, EXC-F Six Days 13:52	250 EXC-F 14:38 (13:52)	
Chaîne	5/8 x 1/4"			
Couronnes livrables	38, 40, 42, 45, 48, 49, 50, 51, 52			
Lampe (EXC) (250 XCF-W ZA, 250 EXC-F, Six Days)	Phare	12V 35/35W (douille BA20D)		
	Veilleuse	12V 5W (douille W2, 1x9,5d)		
	Feu stop - lanterne	12V 21/5W (douille BaY15d)		
	Clignoteur	12V 10W (douille Ba15s)		
Batterie	batterie sans entretien 12V 4Ah			
Angle de la colonne de direction	63,5°			
Empattement	1475 ± 10 mm			
Hauteur de selle à vide	925 mm			
Garde au sol à vide	380 mm			
Garde au sol à vide	SX-F: 96,5 kg	XC-F: 104,2 kg	XCF-W USA: 105,2 kg	XCF-W ZA, EXC-F, EXC-F Six Days: 107,2 kg

CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES – PARTIE-CYCLE »

RÉGLAGES DE BASE – FOURCHE				
	250 SX-F	250 XC-F	250 XCF-W, EXC-F	250 EXC-F Six Days
	WP 4860 MXMA CC 14.18.7D.03	WP 4860 MXMA CC 14.18.7D.28	WP 4860 MXMA PA 14.18.7D.04	WP 4860 MXMA PA 14.18.7D.34
Amortissement à la compress	14	20	22	24
Amortissement à la détente	21	21	20	22
Ressort	4,4 N/mm	4,4 N/mm	4,2 N/mm	4,4 N/mm
Précontrainte du ressort	–	–	2 tours	2 tours
Longueur de la chambre d'air	–	–	110 mm	110 mm
Qualité d'huile	SAE 5	SAE 5	SAE 5	SAE 5

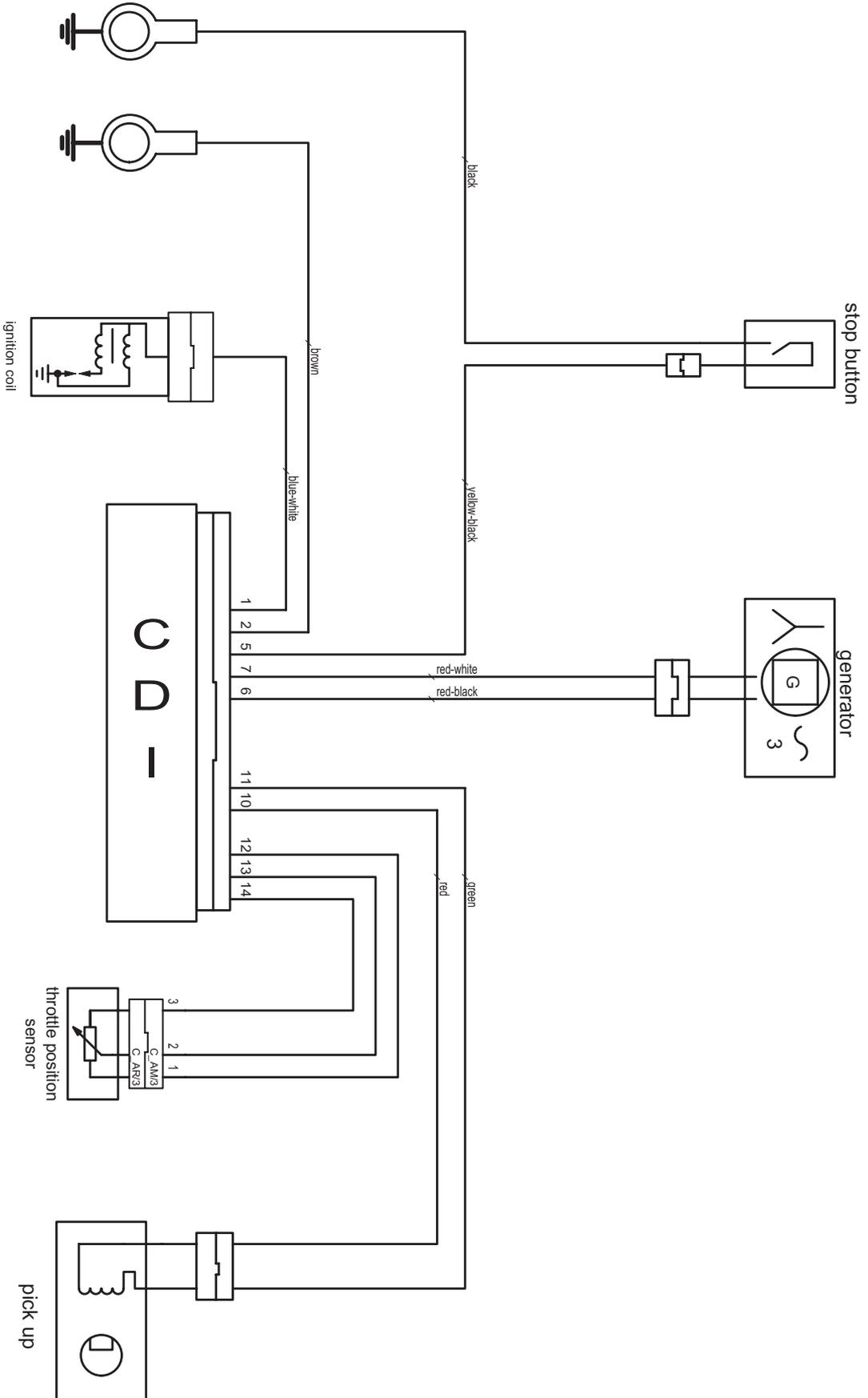
STANDARD-EINSTELLUNG – FEDERBEIN				
	250 SX-F	250 XC-F	250 XCF-W, EXC-F	250 EXC-F Six Days
	WP 5018 PDS DCC 12.18.7D.03	WP 5018 PDS DCC 12.18.7D.28	WP 5018 PDS DCC 12.18.7D.04	WP 5018 PDS DCC 12.18.7D.34
Amortissement à la compress	14 LS (low speed) 1,0 HS (high speed)	15 LS (low speed) 1,0 HS (high speed)	15 LS (low speed) 1,5 HS (high speed)	15 LS (low speed) 1,5 HS (high speed)
Amortissement à la détente	23	23	24	22
Ressort	66/250	66/250	69/250	69/690
Précontrainte du ressort	5 mm	5 mm	6 mm	8 mm

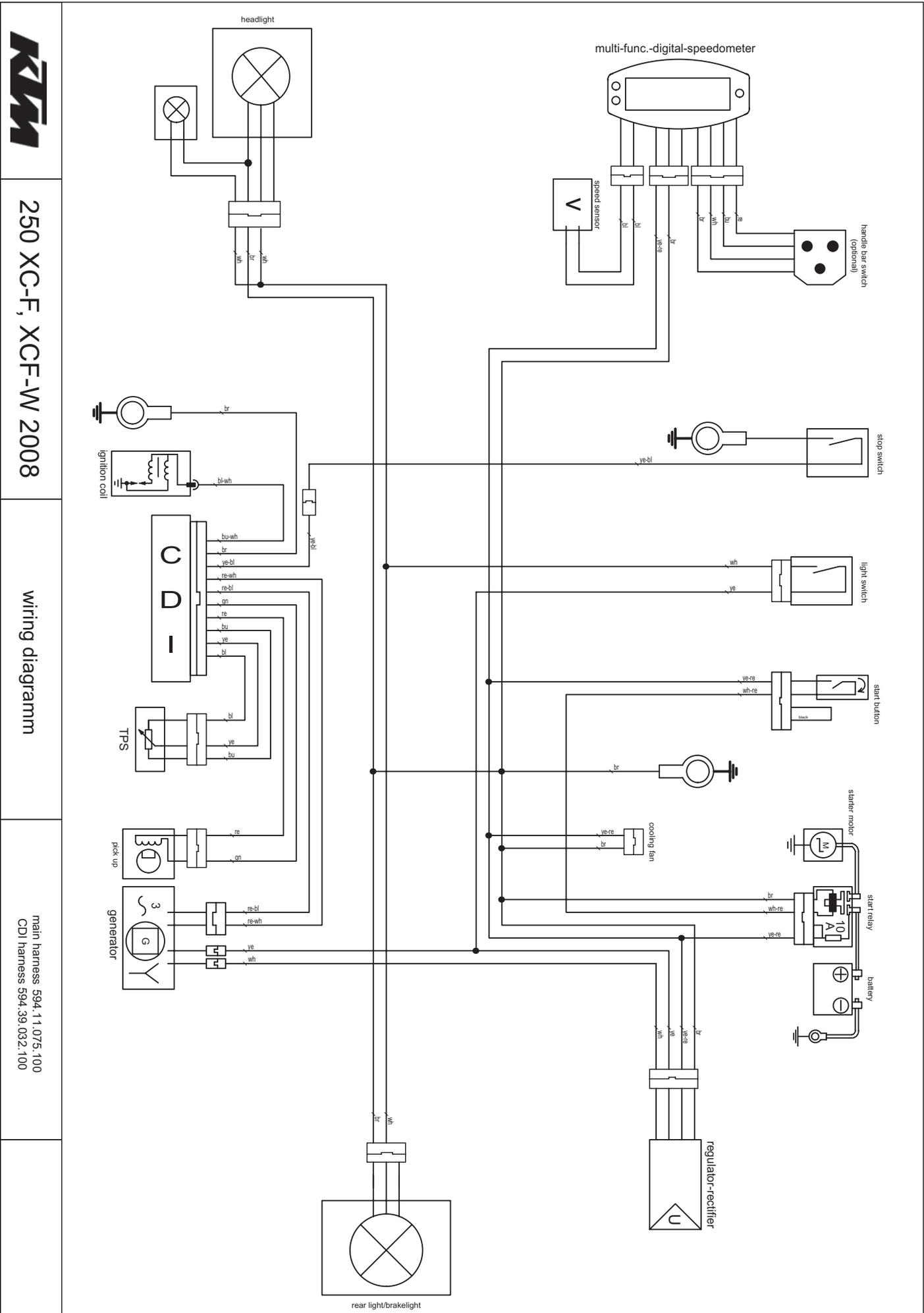
COUPLES DE SERRAGE – PARTIE-CYCLE		
Ecrou à épaulement, broche avant	M24x1,5	40 Nm
Vis pince avant	M8	Loctite 243 + 25 Nm
Vis disques frein	M6	14 Nm
Vis de fixation de té supérieur de fourche XCF-W ZA, EXC-F	M8	20 Nm
Vis de fixation de té inférieur de fourche XCF-W ZA, EXC-F	M8	15 Nm
Vis de fixation de té supérieur de fourche SX-F, XC-F, XCF-W USA, EXC-F Six Days	M8	17 Nm
Vis de fixation de té inférieur de fourche SX-F, XC-F, XCF-W USA, EXC-F Six Days	M8	12 Nm
Vis de fixation de la potence	M8	Loctite 243 + 17 Nm
Vis de fixation de l'axe de roue avant	M8	15 Nm
Ecrou d'axe de bras oscillant	M16x1,5	100 Nm
Vis bride de serrage de guidon	M8	20 Nm
Vis du support de guidon	M10	Loctite 243 + 40 Nm
Vis amortisseur supérieur	M12	Loctite 243 + 80 Nm
Vis amortisseur inférieur	M12	Loctite 243 + 80 Nm
Ecrou à épaulement, broche arrière	M20x1,5	80 Nm
Vis du couronne	M8	Loctite 243 + 35 Nm
Vis loint à rotule pédale de frein	M6	10 Nm
Vis fixation moteur	M10	60 Nm
Tirant moteur	M8	33 Nm
Vis de rayon	M4,5 / M5	5 Nm
Vis de la bague l'amortisseur	M6	5 Nm
Autres vis partie-cycle	M6	10 Nm
	M8	25 Nm
	M10	45 Nm
Autres ecrous partie-cycle	M6	15 Nm
	M8	30 Nm
	M10	50 Nm



250 SX-F 2008

CDI harness 594.39.032.100





250 XC-F, XCF-W 2008

wiring diagramm

main harness 594.11.075.100
CDI harness 594.39.032.100

SCHEMAS DE CABLAGE »

ENGLISH	FRANCAIS
Battery	Batterie
Cooling fan	Ventilateur
Driving light lamp	temoin feu route
Flasher relay	Relais de clignotants
Flasher control lamp	temoin de clignoteur
Front brake switch	Contacteur de frein avant
Generator	Alternateur
Handle bar switch for multi-func.-digital-speedometer	Contacteur au guidon pour ordinateur de bord
Headlight	Phare
High / low beam switch	Contacteur code/phare
Horn	Avertisseur sonore
Ignition coil	Bobine d'allumage
Ignition switch	Contacteur d'allumage
Left front flasher	Clignotant avant gauche
Left rear flasher	Clignotant arrière gauche
Multi-func.-digital-speedometer	Ordinateur de bord
Pick up	Capteur d'allumage
Position light	feu de position
Rear brake switch	Contacteur de frein arrière
Rear light / brakelight	Feu rouge/stop
Regulator-rectifier	Régulateur/redresseur
Right front flasher	Clignotant avant droit
Right rear flasher	Clignotant arrière droit
Speed sensor	Capteur de vitesse
Start button	bouton de démarrage
Start relay	Relais de démarreur
Starter motor	Démarreur
Stop button	bouton d'arrêt d'urgence
Throttle position sensor (TPS)	Capteur d'ouverture de carburateur
CABLE COLOURS	COULEUR DE CABLE
bl: black	bl: noir
ye: yellow	ye: jaune
bu: blue	bu: bleu
gn: green	gn: vert
re: red	re: rouge
wh: white	wh: blanc
br: brown	br: brun
or: orange	or: orange
pi: pink	pi: rose
gr: grey	gr: gris
pu: purple	pu: violet

INDEX ALPHABÉTIQUE »

	Page		Page
Activage et désactivage des modes d'affichage	.8	Nettoyage du système "Sparkarrestor"	.43
Adaptation du guide-chaîne au nombre de dents de la couronne	.31	Numéro de cadre	.5
Ajustement de la tension de la chaîne	.30	Organes de commande	.5
Amortissement à la compression de l'amortisseur	.15	Passage des vitesses, Conduite	.18
Ancrage de l'amortisseur	.24	Pédale de frein principal	.13
Antivol de direction	.13	Pile pour le compteur électronique	.39
Arrêt et béquillage	.19	Plan de graissage et d'entretien	.20
Batterie	.40	Pneus, pression	.39
Béquille latérale	.13	Purge de l'embrayage hydraulique	.45
Bouchon de réservoir	.12	Purge du circuit de refroidissement	.42
Bouton d'arrêt d'urgence, Bouton de démarreur (EXC AUS)	.7	Recherche de pannes	.50
Bouton de clignotants	.6	Réglage de base de la partie-cycle en fonction du poids du pilote	.25
Bouton de démarreur	.7	Réglage de la compression de la fourche	.14
Bouton de masse	.6	Réglage de la course à vide de la pignée de frein	.34
Bouton de phare	.6	Réglage de la détente de la fourche	.14
Caractéristiques techniques - moteur	.53	Réglage de la détente de l'amortisseur	.15
Caractéristiques techniques - partie-cycle	.55	Réglage de la position de base de la poignée d'embrayage	.45
Carburant	.19	Réglage de la position de la pédale de frein	.35
Carburateur - Réglage du ralenti (Keihin-FCRMX 39)	.46	Réglage de la position du guidon	.29
Chaîne tension	.30	Réglage de l'amortisseur et contrôle du ressort	.25
Changement des filtres à huile	.49	Réglage de l'heure	.11
Charge de la batterie	.40	Réglage du câble de gaz	.44
Cher client, cher ami	.1	Remarques concernant la mise en service	.16
Commodo	.6	Remarques de principe concernant les freins à disque KTM	.33
Complément de liquide de frein à l'avant	.34	Remarques importantes	.2
Compléter le niveau de liquide de frein à l'arrière	.36	Remède quand le moteur est noyé	.18
Compteur électronique	.7	Remise en service après stockage	.52
Conseils d'utilisation	.17	Remplacement de la fibre de verre du pot terminal	.43
Conseils pour la mise en service et l'utilisation de la moto	.16	Remplacement des plaquettes à l'avant	.35
Conservation pour l'usure d'hiver	.52	Remplacement des plaquettes de frein à l'arrière	.37
Contrôle de la hauteur de cuve (position du flotteur)	.46	Remplacement des ressorts de fourche	.26
Contrôle du niveau de liquide de refroidissement	.42	Remplacement d'une ampoule de phare ou de la veilleuse	.41
Contrôle du niveau d'huile	.47	Robinet d'essence	.12
Contrôle du niveau d'huile de l'embrayage hydraulique	.45	Rodage	.16
Démarrage	.18	Schemas de cablage	.57
Démarrage à chaud	.18	Sélecteur	.13
Démarrage moteur froid	.18	Starter	.12
Dépose et pose de la roue arrière	.38	Stockage	.52
Dépose et pose de la roue avant	.37	Système de refroidissement	.42
Détermination de l'enfoncement de l'amortisseur en charge	.25	Tableau récapitulatif des fonctions du compteur électronique	.11
Détermination de l'enfoncement en statique de l'amortisseur	.25	Témoins	.7
Emplacement des numeros de serie	.5	Travaux d'entretien partie-cycle et moteur	.24
Entretien de la chaîne	.32	Type et numéro de moteur	.5
Freinage	.19	Usure de la chaîne	.32
Fusible	.41	Usure du carburateur	.46
Huile moteur	.47	Vérification des plaquettes de frein à l'arrière	.36
Index alphabétique	.61	Vérification des plaquettes de frein à l'avant	.35
Kick	.13	Vérification du niveau de liquide de frein à l'arrière	.36
Levier de démarrage à chaud	.5	Vérification du niveau du liquide de frein avant	.34
Levier de frein à main	.6	Vérification du réglage de base de la fourche	.26
Levier d'embrayage	.5	Vérification et réglage des roulements de direction	.27
Modification de la précontrainte de la fourche	.26	Vérification/réglage du capteur	.39
Modification de la prétension du ressort du montant de suspension	.24	Vérifications avant chaque mise en service	.17
Modification du déport de fourche (de la chasse)	.28	Vérifier la disposition des câbles de gaz	.28
Motorcharakteristik	.16	Vérifier la tension des rayons	.38
Nettoyage	.52	Vidange	.48
Nettoyage des cache-poussière de la fourche	.27	Vidange de la cuve du carburateur	.47
Nettoyage du filtre à air	.44	Vis de purge de la fourche	.27



3211228fr



KTM Group Partner

4/2007 FOTO: MITTERBAUER



KTM-Sportmotorcycle AG
A-5230 Mattighofen
www.ktm.com